

Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril



Mestrado em Turismo

Especialização em Planeamento e Gestão em Turismo
de Natureza e Aventura

**Avaliação da qualidade dos percursos
pedestres homologados em Portugal**

Bárbara dos Santos Brandão

Junho de 2012

Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril



Mestrado em Turismo

Especialização em Planeamento e Gestão em Turismo
de Natureza e Aventura

Avaliação da qualidade dos percursos pedestres homologados em Portugal

Dissertação apresentada à Escola Superior de Hotelaria e
Turismo do Estoril para a obtenção do grau de Mestre em
Turismo, Especialização em Planeamento e Gestão em
Turismo e Natureza

Com a Orientação do Professor Doutor Vítor Ambrósio e
Co-Orientação de Pedro Cuiça, Vice-Presidente da
Comissão de Percursos Pedestres da ERA

Bárbara dos Santos Brandão

Junho de 2012

“O caminho estava pejado de pedras e era atravessado por raízes de árvores dispersas, escondidas pelo gelo polido (...) nas quais batíamos e tropeçávamos. A intervalos frequentes o caminho era atravessado por riachos cobertos de rochas que só podiam ser cruzados caminhando de cócoras. Enquanto caminhávamos lentamente ao longo deste absurdamente estreito e perigoso rebordo estávamos meio cegos pela neve e a ser empurrados por rajadas de vento, que bramava entre as árvores vergastadas e nos abanava ajudado pelas nossas mochilas (...) Katz fez duas vezes sons horrorizados, sentidos e dignos de banda desenhada, tais como «AIEEEE» e «EEEARGH». Virei-me para o encontrar abraçado a uma árvore, com os pés a deslizar e os olhos esbugalhados de medo.”

Bill Bryson, Por aqui e por ali, 2007:86

Resumo

O estudo que aqui se apresenta tem como propósito a conclusão do Mestrado em Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura realizado na Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril e visa a elaboração de um questionário para avaliação da manutenção de percursos pedestres homologados.

Em Portugal, a marcação, moderna, de percursos pedestres iniciou-se com base num modelo desportivo, de rápida expansão e de qualidade. A certificação da qualidade dos percursos (homologação) é da responsabilidade da Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (FCMP), a federação com Utilidade Pública Desportiva (UPD) para a modalidade do Pedestrianismo, e consiste na garantia da segurança e orientação dos praticantes e na conservação do meio, regendo-se pelo Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres (FCMP, 2006).

O não cumprimento da obrigatoriedade de manutenção dos percursos pedestres, num período mínimo de 5 anos após a sua homologação, por parte das entidades promotoras e a marcação à margem do Regulamento referido sem que, portanto, se verifique a devida homologação são dos problemas mais significativos que se têm verificado, devendo-se estes factos, principalmente à falta de um sistema de avaliação e monitorização contínuas das condições dos percursos pedestres e a um faseado e multidisciplinar processo de registo, implantação, vistoria e homologação. Sendo inviável para a FCMP um contínuo envio de técnicos para efectuar o acompanhamento da manutenção dos percursos e, por maioria de razões, acompanhar a marcação ‘ilegal’ dos percursos pedestres nacionais tem-se sentido, cada vez mais, a necessidade de implementar um questionário que, servindo-se dos utilizadores dos percursos (os praticantes de pedestrianismo), funcione como sistema de avaliação da qualidade dos percursos pedestres homologados e simultaneamente como processo de detecção de percursos marcados *a latere* do sistema de implementação de percursos da FCMP.

Esta dissertação surge, então, como contributo para colmatar a lacuna existente na avaliação da manutenção da qualidade dos percursos pedestres homologados.

Abstract

This study presents the final thesis for the Masters in Planning and Management in Nature Tourism and Adventure, held at *Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril*, and aims to produce a questionnaire to evaluate the maintenance of existing official footpaths.

In Portugal, a sportive model was firstly used to make modern markings of footpaths, which promoted a rapid expansion and with good quality. The responsibility to complete the official paths quality certification belongs to *Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal* (FCMP); the Portuguese Federation with Public Sport Utility for the pedestrianism (hiking) consists in ensuring safety and guidance of public users and promote the maintenance of conservation of the environment, over by the Rules for certification of walking trails (FCMP, 2006). The failure to comply with the mandatory maintenance of walking trails and their marking according to the regulations referred, within 5 years after its approval by the official promoters, is the common problem that occurs when seeking official walking trails certification.

These facts especially came from the lack of a system of continuous evaluation and monitoring of pedestrian path conditions, as also to a multi-phased registration process, implementation, inspection and approval. Finding it impossible for a continuous FCMP sending technicians to perform monitoring and maintenance of routes, for most reasons, track marking 'illegal' of national footpaths have felt increasingly the need to implement a questionnaire that is serving the users of the routes (hikers), runs a system for assessing the quality of footpaths and simultaneously approved as a process of detection of marked footpaths outside of the FCMP implementation system.

This document appears then as a contribution to bridging the gap in assessing the quality of maintenance of footpaths approved.

Siglas

ADXTUR – Agência para o Desenvolvimento Turístico das Aldeias do Xisto

ERA – European Ramblers Association

FCMP – Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

FEDME – Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada

GR[®] – Grande Rota

IDP – Instituto do Desporto de Portugal, IP.

MIDE – *Método de Información De Excursiones*

PR[®] – Pequena Rota

PVH – Protocolo de Vistoria para Homologação

RHPP – Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres

SWOT - *Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*

UPD – Utilidade Pública Desportiva

Índice

RESUMO	iv
SIGLAS	vi
1. INTRODUÇÃO	1
1.2 METODOLOGIAS.....	2
2. TEMÁTICA E CONCEITOS-BASE	4
2.1. PEDESTRIANISMO: DA NECESSIDADE AO DESPORTO E AO TURISMO.....	4
2.2. PERCURSOS PEDESTRES: PANORAMA ACTUAL.....	6
2.3. PERCURSOS PEDESTRES EM PORTUGAL.....	11
2.3.1 Fases do processo de homologação	15
2.4 PERCURSOS PEDESTRES ENQUANTO PRODUTOS TURÍSTICOS	20
3. ANÁLISE DE PERCURSOS PEDESTRES EM PORTUGAL: CASOS DE ESTUDO	23
3.1. PRINCÍPIOS/METODOLOGIAS DE ESTUDO	23
3.2 CARACTERÍSTICAS COMUNS	24
3.3. DETECÇÃO DE FRAGILIDADES	26
3.4. ANÁLISE SWOT.....	30
3.5 FACTORES QUE JUSTIFICAM A NECESSIDADE DE VISTORIA PERIÓDICA	33
4. QUESTIONÁRIO PARA AVALIAÇÃO DE PERCURSOS PEDESTRES HOMOLOGADOS	35
4.1 ETAPAS PARA A CONSTRUÇÃO DO QUESTIONÁRIO.....	35
4.1.1 Objectivos do questionário.....	35
4.1.2 Definir os tópicos a obter	36
4.1.2.1 Sobre o percurso	36

4.1.2.2 Sobre o trajecto	36
4.1.2.2 Sobre a marcação	37
4.1.2.4 Sobre a sinalética.....	37
4.1.2.5 Sobre a segurança.....	37
4.1.2.6 Sobre a conservação do meio.....	37
4.1.2.7 Sobre os respondentes	37
4.1.3 Formular as perguntas	38
4.1.3.1 Sobre o percurso	38
4.1.3.2 Sobre o trajecto	39
4.1.3.3 Sobre a marcação	39
4.1.3.4 Sobre a sinalética.....	40
4.1.3.5 Sobre a segurança.....	41
4.1.3.6 Sobre a conservação do meio.....	42
4.1.3.7 Sobre os respondentes	42
4.1.4 Formular quadros de referência para as respostas.....	43
4.2 VERIFICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO.....	45
4.3 PRÉ-TESTE.....	45
4.3.1 Avaliação das respostas ao pré-teste.....	49
4.4 QUESTIONÁRIO FINAL.....	52
5. REFLEXÕES FINAIS.....	56
6. REFERÊNCIAS	59

Índice de Figuras

Figura 2.1 – Marca de caminho certo do Trilho dos Apalaches.....	8
Figura 2.2 – Poste de indicação do Caminho de Santiago	9
Figura 2.3 – Marcas de percursos em Espanha e França	12
Figura 2.4 – Marcas de Grande Rota	14
Figura 2.5 – Marcas de Pequena Rota.....	14
Figura 3.1 – Marca de caminho certo em deterioração devido á inadequação do suporte.....	27
Figura 3.2 – Poste de sinalização que, por erro de marcenaria, altera o tamanho da marca de caminho errado.....	27
Figura 3.3 – Situação de vandalismo em postes de sinalização.	28

Índice de Quadros

Quadro 2.1 – Distribuição dos projectos registados e homologados de percursos pedestres em Portugal	15
Quadro 3.1 - Análise interna.	31
Quadro 3.2 - Análise externa.....	32
Quadro 3.3 – Síntese da análise SWOT.....	33

1. INTRODUÇÃO

O notável, mas não quantificado, aumento da procura de actividades pedestres de ar livre, em especial sob a égide do ‘Turismo de Natureza’ tem vindo a justificar para muitas entidades um aumento da oferta de passeios acompanhados e, cada vez mais, a implantação de percursos pedestres que permitam a livre e orientada circulação dos turistas e população local. É, sobre estes percursos pedestres, enquanto instalações físicas, que este estudo recai, pois importa conhecer as suas garantias de segurança, a orientação dos utilizadores, a sua integração na paisagem e o respeito pelo ambiente natural envolvente e pelo património construído.

À Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (FCMP), detentora do estatuto de Utilidade Pública Desportiva das modalidades de campismo e de montanha – entre as quais o Pedestrianismo – cabe, entre outras, a função de regulamentar as infra-estruturas onde se pratica a modalidade. Assim, a esta entidade desenvolveu o Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres que disciplina e rege a implantação dos mesmos.

Dando continuidade a um conjunto de estudos na área do pedestrianismo, com o apoio da FCMP, e alargando o conhecimento sobre pedestrianismo e percursos pedestres, ganha-se cada vez mais a noção que, estes, quando direccionados a todos os públicos devem estar isentos de dificuldades técnicas ou perigos e tão bem sinalizados que não deixem surgir dúvidas sobre o trajecto a seguir. Este estudo consiste, assim, em construir um questionário para avaliar o cumprimento dos pressupostos da homologação, exigência descrita no artigo 44.º do Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres, na qual a FCMP se compromete a implementar “mecanismos de controlo da qualidade dos percursos homologados, visando a sua manutenção e segurança” (FCMP, 2006:12).

De acordo com o que nos propomos, este documento é composto por três motes principais: o primeiro, um enquadramento teórico, de revisão bibliográfica onde se expõem os conceitos e temática a utilizar e a sua evolução; o segundo, composto pela análise de casos de estudo, onde se identificam as principais características e fragilidades dos percursos pedestres homologados; e finalmente, o terceiro,

composto pelas etapas de elaboração do questionário. Posteriormente a estes motes apresentam-se as conclusões obtidas com o desenvolvimento deste estudo.

Com o produto final, o ‘Questionário para Avaliação da Qualidade dos Percursos Pedestres Homologados’, pretende-se, mais tarde, recolher informações sobre os utilizadores dos percursos pedestres, identificar os percursos não registados e avaliar o estado de conservação dos percursos homologados, sua marcação e sinalética.

1.2 Metodologias

O desenvolvimento deste estudo atendeu a sete etapas, segundo os procedimentos de investigação científica de Quivy e Campenhoudt (1992). A **primeira**, prendeu-se com uma observação da situação actual¹, através da qual se definiu uma pergunta de partida: *Quais os principais problemas, reais, da qualidade dos percursos pedestres homologados em Portugal?*. Com esta pergunta compreendeu-se a necessidade de conhecer as características e fragilidades dos percursos pedestres e de elaborar um questionário que possa contribuir para avaliar a manutenção da qualidade e segurança dos percursos pedestres em Portugal.

A **segunda** etapa consistiu na recolha de dados e análise bibliográfica técnica e específica, elaborando-se um capítulo teórico com a apresentação dos conteúdos específicos. Procedeu-se ainda a uma análise de casos de estudo e percepção da realidade, recorrendo a informação contida nos relatórios elaborados aquando da vistoria de percursos pedestres (Protocolos de Vistoria para Homologação – PVH).

A partir da informação recolhida, decorreram a **terceira** e a **quarta** etapas, a constatação de uma problemática e a definição da análise a efectuar: os percursos pedestres em Portugal têm especificidades, devendo, por isso, responder a determinados requisitos e, periodicamente, deve ser feita a sua verificação. Esta constatação vem descrita no capítulo 3.5, deste estudo, onde se enumeram uma

¹ Técnico de vistoria de homologação de percursos pedestres, responsável pelo projecto e implantação da primeira Pequena Rota da cidade de Lisboa, estudante de Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura com Mestrado em Geografia Física e Ordenamento do Território e utilizadora dos percursos pedestres.

multiplicidade de razões que justificam a necessidade de se elaborar um questionário de monitorização da qualidade dos percursos.

O facto de não se passar claramente pela quarta etapa definida por Quivy e Campenhoudt (1992) justifica-se por se saber à partida que o que se pretendia era elaborar um questionário para a monitorização da qualidade dos percursos. Sabia-se ser esse um dos requisitos que a tutela deixava por cumprir.

Na **quinta** etapa elaborou-se e testou-se o produto final, clarificam-se e ultrapassam-se as várias fases de construção do questionário, cujas metodologias e referências específicas se encontram descritas, pormenorizadamente, no capítulo 4.

Neste estudo não ocorre a **sexta** etapa definida por Quivy e Campenhoudt (1992). É concluído o questionário pretendido, mas a sua aplicação e posterior análise de dados recolhidos fica fora do âmbito do presente produto.

Na **sétima**, e última, etapa deste estudo apresentam-se as conclusões obtidas, um resumo sucinto e tecem-se considerações sobre o caminho percorrido e as limitações encontradas.

Os fundamentos para organização, apresentação da estrutura, assim como os métodos e técnicas utilizados para análise e desenvolvimento científico deste documento têm por base vários anos de estudos a nível superior e pós-graduado. A compreensão das temáticas e conteúdos desenvolveu-se a nível técnico, pessoal e associativo.

2. TEMÁTICA E CONCEITOS-BASE

2.1. Pedestrianismo: da necessidade ao desporto e ao turismo

Desde sempre que o Homem, tal como os restantes animais, se desloca, segundo trilhos frequentes, para responder aos seus objectivos de sobrevivência (água, comida e abrigo). Acompanhando a evolução histórica, o Homem foi-se tornando mais exigente e com necessidades cada vez mais complexas, tendo vontade de chegar cada vez mais longe e mais depressa, tornando a sua ‘rede viária’ cada vez mais eficiente e completa. O progresso tecnológico e o aumento das necessidades e das distâncias a alcançar conduziu à dependência de outros meios de transporte e o ‘andar a pé’ foi sendo negligenciado e reduzido, sobretudo, às actividades desportivas e turísticas (Quaresma e Serôdio-Fernandes, 2010).

A palavra ‘**pedestrianismo**’ (1899) deriva do latim *pedestris* e, por evolução, do termo inglês *pedestrianism* (1809) que designava o “que vai a pé” (Cuiça, 2010a). Em Portugal o termo foi introduzido em termos desportivos pelo menos desde os anos 30 do século XX tendo-se vulgarizado em meados de 1990 para o desporto de andar a pé, por caminhos, sinalizados ou não, isentos de dificuldades técnicas, cujo objectivo é, não a competição, mas a pura fruição do território (Cuiça, 2008).

Pratica-se, geralmente, em "caminhos tradicionais e antigos, que merecem ser preservados, por serem um meio privilegiado de contacto com a natureza e de interpretação do meio” (FCMP, 2006:1), por trajectos balizados ou não. Distingue-se do montanhismo² por se desenvolver sob objectivos relacionados com o lazer e fruição do meio e pela baixa exigência em termos de dificuldades (técnicas e físicas) e de perigos (Cuiça, 2010b).

A terminologia espanhola é muito clara, divide o ‘pedestrianismo’ em duas tipologias, o *senderismo* e o *excursionismo*. Ambas representam “*la práctica de excursiones a pie, exentas de dificultades relevantes, con el objetivo principal de disfrutar de entornos naturales,*

² “O montanhismo consiste na subida de montanhas”, nesta actividade, os montanhistas não recorrem prioritariamente a trilhos, escolhem percursos em que, por vezes, “é necessário o recurso a técnicas de escalada” (Cuiça, 2010b:23).

rurales y su patrimonio” (Gil, 2004:22, citando R. L. Monné³). Assim, apenas a prática de *senderismo* ocorre, apenas no nosso objecto de estudo, nos caminhos sinalizados.

Actualmente, o pedestrianismo, pela sua vertente de fruição e interpretação do espaço envolvente, é muito mais que um desporto, é uma actividade multifacetada com três pilares fundamentais: desporto, cultura e turismo. É considerado um desporto porque faz mover os praticantes; cultura porque pretende valorizar o património em todas as suas vertentes (viário, cultural e ambiental); e turismo na medida em que os passeios e percursos pedestres são um produto turístico cada vez mais procurado⁴ (Ferreira, 1998; Torbidini, 2011). A somar a estes pilares junta-se a contribuição da “manutenção e conservação dos caminhos rurais, das economias locais e do património” para o Desenvolvimento Rural e Ordenamento do Território em geral (Brandão, 2009:32; Quaresma e Serôdio-Fernandes, 2010).

A multiplicidade de públicos e a importância do pedestrianismo para o turismo e para a cultura conduziu à expansão em massa desta prática (Pepê, 2005). Os percursos sinalizados não exigem conhecimentos de cartografia e orientação, a informação disponibilizada dispensa o estudo geográfico e das características ambientais, por parte dos utilizadores, e são fornecidas todas as informações sobre acessibilidades, duração, graus de dificuldade e distâncias, permitindo, a qualquer utilizador, um bom planeamento da(s) jornada(s). A não federação de muitos dos pedestrianistas e a sua prática pontual através de clubes, associações ou agrupamentos informais não permite uma contagem oficial do número de praticantes da modalidade, fenómeno, em tudo semelhante ao que se passa noutros países com grande historial na modalidade.

Mesmo em termos federativos não é fácil contabilizar efectivamente o número de reais praticantes de pedestrianismo. Um pedestrianista pode ser detentor quer de Licença de Montanheiro, quer de Licença de Campista e a elas somar a emissão de um seguro anexo. Existe um seguro exclusivo para a prática de pedestrianismo mas os detentores das restantes classes de seguro também podem praticar

³ Monné, R. L. (1999) – *Senderisme, camins y senyals*. Arola Editors, Tarragona.

⁴ É visível tanto um aumento da procura como da oferta comercial e do número de utilizadores dos percursos pedestres. Pela sua multidisciplinaridade e diversidade de espaços de prática, não existem números concretos sobre a quantidade de praticantes, reais, de pedestrianismo em Portugal.

pedestrianismo. Para o ano de 2011 a FCMP emitiu 406 seguros exclusivos de pedestrianismo, cerca de metade do total dos seguros emitidos para as 6 modalidades de montanha. A nível internacional podem contar-se mais de 200 000 ou 650 000 praticantes federados em França e na Alemanha, respectivamente (FPC, 2003).

A agenda anual de actividades da FCMP conta com 122 eventos de pedestrianismo (75% do calendário) organizados pelas várias associadas em parceria com a FCMP (FCMP, 2010; FCMP, 2011a; FCMP, 2011b). Em agendas viradas para o público em geral e turistas encontram-se inúmeros eventos pedestres organizados por empresas, entidades públicas ou associações sem fins lucrativos. É bastante comum as autarquias locais dinamizarem passeios pedestres, quer como produtos desportivos, quer turísticos (Câmara Municipal de Idanha-a-Nova, 2011; Lisboa Verde, 2010).

Quer dentro dos trâmites federativos, turísticos, de deslocação quer informalmente, a simples acção de caminhar já atinge o patamar da mais comum actividade física capaz de contribuir para a diminuição do sedentarismo, e patologias associadas, em várias camadas da população (Brownson *et al*, 2000; Moreira e Gabriel, 2010; Owen *et al*, 2004; Reed *et al*, 2004). Alguns autores conseguem ainda estabelecer relações concretas entre a caminhada, a saúde pública e a “*importance of walking to the sustainability*” (Owen *et al*, 2004; Tolley *et al*, 2001:307).

2.2. Percursos pedestres: panorama actual

A procura de caminhadas evasivas, enquanto actividades na natureza, pelas sociedades urbanas pós-modernas, associada a objectivos pessoais de lazer, saúde e contacto com o espaço natural, conduziu ao despoletar da marcação de percursos pedestres sinalizados (Carvalhinho *et al*, 2010; Gabriel *et al*, 2010). Numa primeira fase notou-se uma tendência para a reconversão dos caminhos históricos em percursos sinalizados, posteriormente verificou-se o desenvolvimento de redes de percursos com os mais variados objectivos (Gil, 2004).

A FEDME, no seu ‘*Manual de Senderos*’ (2007:7), explica claramente a evolução dos percursos pedestres balizados em Espanha, *senderos*, em apenas algumas frases: “a

mediados de lá década de los noventa, veinte años después de pintar la primera marca en Tivissa (Tarragona), cambió la situación. La sociedad española, urbana y con posibilidades económicas, buscó desarrollar su ocio en la naturaleza; pero no tenía ni las habilidades, ni los conocimientos del montañero para desenvolverse en ella. Las distintas federaciones advirtieron esta necesidad de la sociedad y plantearon poner a su disposición las redes de senderos marcados”. A partir daí, o lazer ao ar livre, o *senderismo* e seus percursos pedestres, expandem-se e começam a notar-se incrementos na situação económica e qualidade de vida das populações locais, onde se instalavam os percursos pedestres (Alencão *et al*, 2010).

Consideram-se, assim, para efeitos deste estudo, como **percursos pedestres**, todas as instalações que tenham sido implantadas no terreno (quer seja ele urbano, rural ou natural), com o objectivo de orientar os caminheiros, autonomamente, por um determinado caminho e compostas por um conjunto de indicações de sinalética.

A prática da marcação de percursos, na lógica do pedestrianismo, tem mais de 130 anos de história em algumas regiões da Europa sendo levada a cabo, na maior parte dos casos, por colectividades sem fins lucrativos (ERA, 2004a). Segundo Quaresma e Serôdio-Fernandes (2010), esta propensão para a protecção e revalorização do património viário pedestre conta, em França, com mais de 180 000 km, na Alemanha com mais de 210 000 km, na Suíça com mais de 50 000 km e em Espanha com mais de 40 000 km de percursos pedestres.

Na África do Sul, este fenómeno, contrariamente ao panorama europeu, iniciou-se apenas nos 70 do século XX, e foi marcado por um crescimento significativo, com a implantação de mais de 800 percursos em cerca de 30 anos. Um percurso pautado pela falta de padrões de qualidade e até “*without even basic maps or accompanying environmental descriptions*” (Hugo, 1999).

Em cada país, região ou mesmo em cada clube foram surgindo, e continuam a surgir, as mais variadas simbologias e formas de marcação de percursos pedestres.

Na América, por exemplo, o Trilho dos Apalaches, encontra-se sinalizado, ao longo de mais de 3 300 km com rectângulos brancos verticais, de 15x5 cm (figura 2.1), com distâncias variáveis entre si. A marcação é fácil de compreender embora tenha

algumas variações regionais, completa-se com dois rectângulos paralelos nas mudanças bruscas de direcção (Bryson, 2007).



Figura 2.1 – Marca de caminho certo do Trilho dos Apalaches.

Fonte: Thompson Ribeiro Web Site, s.d.

Numa realidade bem mais próxima e mais complexa, o Caminho de Santiago que liga França, Espanha e Portugal em direcção a Santiago de Compostela (Galiza), encontra-se sinalizado com variadas tipologias quer desportivas, quer históricas ou simplesmente locais, tal como relata Figueiredo (2010:122) no seu diário de viagem: “as setas amarelas podem ser vistas nas árvores, nos postes, casas, muros, pedras e até mesmo no chão. Também sobre fundo azul, marcas brancas encimadas por cruzes ou por azulejos em azul com a concha amarela [(figura 2.2)], e até duas faixas paralelas horizontais, são marcações no caminho, podendo tudo isto ver-se a cada 200 ou 250 metros”. Outras tipologias podem ainda ser encontradas, tal como referido no Portal do Peregrino (Jorge, 2003).



Figura 2.2 – Poste de indicação do Caminho de Santiago – Santiago de Compostela.

Fonte: Própria.

Em Portugal, na Serra da Estrela e noutras áreas montanhosas, ainda podemos encontrar mariolas, uma das formas mais antigas de indicar caminhos, que remonta às práticas de pastorícia ou, quem sabe, talvez até às sociedades nómadas paleolíticas. Estas consistem, segundo a definição, num “monte de três pedras sobrepostas que, por entre certas serranias de difícil acesso” indicam o caminho a seguir (Academia das Ciências de Lisboa, 2001: 2387).

Frequentemente, o monte tem mais do que três pedras (figura 2.3), e no caso da Serra da Estrela, no final do século XX, algumas passaram a suportar também as marcas de sinalização de percursos pedestres.



Figura 2.3 – Mariola na Serra da Estrela.

Fonte: Própria.

Actualmente não existe nenhuma obrigação legal, nem portuguesa, nem europeia que defina a tipologia gráfica da sinalética ou regras para a marcação de percursos, no terreno, dando, assim, espaço para uma multiplicidade de percursos com as mais variadas tipologias de marcação. No entanto, a maior parte dos países europeus possuem sinalética uniforme na totalidade do respectivo território nacional e, mais, foi considerado na Comissão de Percursos da ERA (European Ramblers Association⁵), pela maioria dos países representados, que essas sinaléticas nacionais constituíam um património histórico inquestionável e que devia ser defendido e preservado. Nesse contexto surge a declaração de Bechyně⁶ com vista a, mantendo a diversidade das marcas nacionais, implementar regras base de marcação comuns aos diversos países. Será igualmente de destacar que na generalidade dos países europeus as marcas utilizadas na balizagem de percursos pedestres são marcas registadas propriedades das federações dos respectivos países.

O modelo seguido pelas federações europeias filiadas na ERA rege-se, portanto, pela declaração de Bechyně. Esta define alguns princípios, tais como: o da

⁵ A ERA foi fundada na Alemanha em 1969, hoje tem filiadas 56 associações e federações de 31 países da Europa e bacia do Mediterrâneo (Março 2011).

⁶ Assinada em Abril de 2004, aquando da Primeira Conferência Europeia sobre a marcação de percursos pedestres, por 24 entidades de 17 países europeus.

necessidade de todos os sistemas de marcação dos percursos pedestres deverem responder, com qualidade, e da melhor forma possível, às expectativas dos pedestrianistas; o respeito mútuo e coexistência simultânea dos vários sistemas de marcação de percursos; o dever de informação aos pedestrianistas que circulem nas zonas fronteiriças; o direito de todos de acederem à natureza nos diferentes países europeus e a necessidade de apoio ao desenvolvimento e integração, no modelo europeu, dos novos países aderentes à União Europeia, a fim dar continuidade à Rede Europeia de Percursos Pedestres (ERA, 2004a). Mas, para além das características indicadas, o aspecto mais importante prende-se com as regras de marcação no que concerne ao posicionamento das marcas que, sendo graficamente diferentes, deverão obedecer a regras comuns.

Na sequência do que já foi exposto, valorizando a segurança, a homogeneidade e a simplicidade de acordo com os princípios da ERA, é de reiterar que mesmo entre os países filiados, as sinaléticas de marcação dos percursos são graficamente diferentes (figura 2.4).



Figura 2.4 – Marcas de sinalização de percurso pedestre de países filiados na ERA.

Fonte: Cuiça, 2009.

A fim de contribuir para uma marcação homogénea, países como Espanha (FEDME, 2007), França (FFRandonnée, 2006a), Irlanda (NTO/ISC, 2010) ou Suíça (OFROU, 2008), entre outros, já têm manuais nacionais de marcação com todas as indicações necessárias par uma correcta implantação de percursos pedestres.

2.3. Percursos pedestres em Portugal

Até meados dos anos 1990 a implantação de percursos pedestres em Portugal era feita “das formas mais diversas, com a utilização de cores e marcas a gosto de cada um” (FPC, 2003:8), desde aí, com a divulgação de princípios comuns por um ‘Pequeno Manual de Marcação’, notou-se uma uniformização dos percursos existentes. Mais tarde, com a efectivação da Lei de Bases do Desporto⁷, da Lei de Bases da Actividade Física e do Desporto⁸ e do Regime Jurídico das Federações Desportivas⁹, assume-se que compete à FCMP, federação UPD reconhecida para a modalidade do pedestrianismo, promover e regulamentar, em exclusividade, a modalidade.

Nesta condição de exclusividade, e à semelhança de países da Europa Ocidental associados na ERA, a FCMP cria um regulamento para a implantação e homologação¹⁰ dos percursos pedestres, registando a propriedade industrial de marcas de sinalização idênticas às dos países vizinhos (figura 2.5). Assim, surgem os **percursos pedestres homologados**, percursos balizados no terreno com as marcas da FCMP (figuras 2.6 e 2.7) e que está conforme os princípios de Bechyně e os requisitos de qualidade, segurança dos praticantes e preservação ambiental exigidos no respectivo Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres (FCMP, 2006).



Figura 2.5 – Marcas de percursos em Espanha e França.

Fonte: Senderos de Cuenca (2009) e FFRandonnée (2009).

⁷ Lei n.º 30/2004, de 21 de Julho.

⁸ Lei n.º 5/2007 de 16 de Janeiro.

⁹ Decreto-Lei n.º 248-B/2008 de 31 de Dezembro.

¹⁰ França, por exemplo, tem um manual técnico para marcação (FFRandonnée, 2006a) e outro para a homologação (FFRandonnée, 2006b).

O processo de elaboração dos projectos dos percursos pedestres e sua homologação está descrito no respectivo regulamento. A federação só homologa, após vistoria, os percursos que apresentarem os padrões de qualidade e segurança exigidos no Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres (RHPP) e sob a assinatura de compromisso de manutenção por um período de 5 anos. Essa homologação é válida até que o percurso deixe de obedecer aos padrões de qualidade ou se não se verificar a manutenção e conservação, de acordo com o estabelecido nos artigos 41.º e 45.º do RHPP (FCMP, 2006).

Os percursos pedestres homologados distinguem-se dos restantes por obedecerem a um regulamento de homologação, e identificam-se pelas siglas GR® (Grande Rota) e PR® (Pequena Rota)¹¹ e sinalética registada, caracterizando-se por possibilitarem a caminhada, livre de perigos objectivos e orientada (nos dois sentidos) a todos os utilizadores, estando garantidamente de acordo com a protecção ambiental e os objectivos de planeamento e ordenamento dos territórios, podendo ser lineares ou circulares e discorrer em meio urbano, rural, de montanha ou misto. Estes percursos contêm, ainda, toda a informação necessária à marcha (localização, comprimento, dificuldade, interpretação do meio, entre outras) e estão marcados de forma a poderem ser percorridos, autonomamente, por qualquer pedestrianista e sem recurso a métodos de orientação, podendo ser equiparados a instalações desportivas.

Os percursos de GR® caracterizam-se por atravessarem regiões e terem mais de 30 km de extensão, são balizados com marcas a vermelho e branco (figura 2.6). Algumas destas Grandes Rotas podem ser transfronteiriças, atravessando dois ou mais países da Europa, denominando-se assim por Grandes Rotas Transeuropeias (exemplo: GR® 11 – E9 “Caminho do Atlântico”, referente à Grande Rota 11 portuguesa, 9ª na Europa que se inicia em Tarifa e percorre todo o litoral Atlântico até São Petersburgo).

¹¹ Em regulamento existem ainda os Percursos Locais PL®, com marcas a vermelho e verde e que se caracterizam por mais de metade do seu traçado se encontrar em meio urbano. Esta tipologia não é apresentada nem contemplada no estudo por, até ao momento, não ter sido utilizada e ser considerada a sua eliminação.



Figura 2.6 – Marcas de Grande Rota.

Fonte: FCMP, 2011a.

Com menos de 30 km, percorridos em menos de uma jornada de marcha e marcadas a vermelho e amarelo, são as PR[®] (figura 2.7). Estas identificam-se pelo número de registo concelhio e pelas iniciais do município em que se inserem (exemplo: PR[®] 1 – LIS “Rota da Biodiversidade”, referente à primeira rota do concelho de Lisboa que une vários pontos de interesse para a biodiversidade da cidade).



Figura 2.7 – Marcas de Pequena Rota.

Fonte: FCMP, 2011a.

As marcas utilizadas no terreno são nacionais e pertencem à Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, sendo protegidas por termos de propriedade. Este registo de propriedade veio defender e distinguir os percursos homologados de todos os restantes que não detêm registo nem homologação, ou seja que não são tutelados pela FCMP e em que os princípios exigidos para a segurança e orientação do praticante e conservação do meio podem não ser devidamente respeitados.

A implantação de percursos pedestres em Portugal começou no início da década de 90 do século XX e desde a vigência do RHPP foram já implantados e homologados mais de 3 500 km em mais de 115 municípios (quadro 2.1).

Quadro 2.1 – Distribuição dos projectos registados e homologados de percursos pedestres em Portugal (informação cedida pela FCMP, Janeiro 2009¹²).

	Pequena Rota	Grande Rota
Projectos	346	51
Km's registados	3 131	1 750,7
Percursos Pedestres Homologados	124	19
Km's homologados	1 291,1	1 097,9

2.3.1 O processo de homologação

Tal como foi referido, da função de regulação e promoção saudável do pedestrianismo decorre a necessidade de regulamentar o processo de homologação dos percursos pedestres que pretende garantir a manutenção dos percursos, a conservação do meio e a segurança e orientação dos seus utilizadores – cria-se o RHPP.

A sua criação “vem permitir a objectividade, a transparência, a uniformização e o rigor dos processos de implementação e manutenção dos percursos homologados”

¹² Dados de 2009, a actualização e modernização da base de dados encontra-se em curso (Setembro de 2011) não estando, ainda, em condições de divulgar novos dados.

(FCMP, 2006:1). Desde o lançamento da primeira versão do RHPP que este rege todo o processo de certificação da qualidade dos percursos que se submetem, à FCMP, para registo e homologação. A estruturação deste sistema de homologação teve como objectivos:

- Tutelar, identificar e registar os percursos pedestres;
- Contribuir para a sua divulgação nacional e internacional;
- Dar continuidade a uma prática com mais de um século na Europa;
- Garantir a qualidade dos percursos pedestres, bem como a segurança dos praticantes e a preservação do meio envolvente;
- Uniformizar os processos de implementação;
- Aplicar os princípios da Declaração de Bechyně;
- Fazer a homologação de acordo com os pré-requisitos estabelecidos.

De acordo com o RHPP o processo de homologação decorre em cinco fases (projecto, registo, implantação, homologação e manutenção).

A primeira fase é a de elaboração de projecto, este é da responsabilidade das entidades promotoras (pessoas colectivas, públicas ou privadas, responsáveis pela implementação dos percursos pedestres) e deve conter os seguintes *itens*:

- Descrição geral do percurso, motivos que levaram à marcação dos percursos e objectivos a atingir;
- Descrição sumária do traçado do percurso, nos dois sentidos;
- Caracterização da área de implantação, dos locais por onde passa o percurso e respectivos conteúdos pedagógicos;
- Ficha técnica com: nome do percurso, localização, acessos, tipo de percurso, identificação dos pontos de partida e de chegada, distância em quilómetros, desníveis acumulados em metros, altitude mínima e máxima em metros, tempo de duração em horas, grau de dificuldade (I – muito fácil a V – muito difícil),

época aconselhada para utilização e cartografia na escala 1:25 000, com identificação do número da Carta Militar correspondente;

- Perfil topográfico do percurso;
- Plano de manutenção;
- Tipologia da sinalização complementar, bem como os materiais utilizados e o número de unidades de cada tipologia, necessários para implantar o percurso;
- Autorizações necessárias para a circulação de pessoas e implantação;
- Declaração escrita a assumir a obrigação de cumprir o plano de manutenção por um período de 5 anos;
- Calendarização da fase de implantação no terreno;
- Projecto de divulgação/promoção (os conteúdos obrigatórios são definidos pela FCMP e encontram-se no RHPP (FCMP, 2006);
- Projectos de melhoramento do traçado e/ou instalação de equipamentos de segurança (caso existam).

Os projectos são entregues à FCMP, que os aprecia, emitindo um parecer favorável (ou não) com o respectivo número de registo. Entra-se assim na fase de registo.

Nesta fase, para os projectos em conformidade com os requisitos e a registar, as entidades promotoras procedem ao pagamento da taxa de registo. Assim que fica concluída a fase de registo (atribuição do número de registo e autorização para marcação no terreno), a entidade promotora pode dar início à fase de implantação no terreno.

Esta terceira fase consiste na marcação, no terreno, do trajecto do percurso com as marcas da FCMP respeitando as orientações do RHPP, tais como a sinalização em ambos os sentidos, as distâncias entre marcas, a durabilidade e a instalação dos painéis informativos.

Assim que o percurso fica balizado no terreno a entidade promotora requer à federação a passagem para a fase de homologação. Esta consiste na visita (cujos custos são suportados pela entidade requerente) de um técnico de pedestrianismo,

ao serviço da FCMP, que percorre o percurso e preenche o Protocolo de Vistoria para Homologação de Percursos Pedestres (PVH) emitindo um parecer sobre o mesmo.

Com base no relatório do técnico e verificando todas as conformidades com os padrões de qualidade exigidos no artigo 40.º do RHPP¹³, a FCMP emite um certificado de homologação válido por cinco anos.

Nas situações em que não exista conformidade a FCMP envia às entidades promotoras as indicações necessárias para a rectificação e posterior homologação. Nos relatórios consultados verificaram-se, entre outros, os seguintes exemplos de sugestões de melhoria: “A marcação [...] deve ser totalmente verificada. É conveniente rever a marcação ao longo de todo o percurso. Será adequado verificar se a regra de existir uma marca cada 250 metros é cumprida” e “existe na parte lateral do percurso um amontoado de pneus de tractor e alguns resíduos de obras. É obrigatória a remoção dos resíduos”¹⁴. A FCMP actua sempre no sentido de colaboração com a entidade promotora fornecendo todas as informações e apoios necessários para a resolução das anomalias identificadas.

A quinta e última fase, que corresponde à manutenção dos percursos pedestres, consiste na conservação, pelas entidades promotoras, das condições de qualidade e segurança. É nesta fase que têm existido lacunas, pois a FCMP ainda não conseguiu implementar os mecanismos previstos para o controlo e monitorização, periódicas, das condições de homologação.

O RHPP foi definido com base nos modelos espanhol e francês e nas decisões emanadas pela declaração de Bechyně. Autores como Ferreira (1998), Gabriel *et al* (2010) e Hugo (1999), entre outros, vêm, desde há algum tempo, a comprovar como fundamentais os critérios de qualidade constantes do regulamento de homologação:

- **Marcação segundo as normas:**

¹³ Marcação segundo as normas; disponibilização de informação adequada e actualizada; condições de segurança (acessível à generalidade, caminhos transitáveis durante todo o ano e que não comprometam os valores naturais; compatibilidade com características territoriais e respectivos planos de Ordenamento Territorial.

¹⁴ A FCMP não permite a divulgação da fonte dos PVH, pois tratam-se de documentos indicativos para a revisão de percursos.

O recurso a princípios de marcação comuns e símbolos gráficos com formas e cores semelhantes aos países vizinhos contribuem para a uniformização e a constituição de uma rede europeia de percursos pedestres “*sólida y coherente*” (Gil, 2004:105);

Quaresma e Serôdio-Fernandes (2010) referem que a utilização da cor amarela nas marcas de Pequena Rota facilita a sua visibilidade em qualquer suporte, meio, condições atmosféricas e localização geográfica;

Dorwart *et al* (2009), no estudo sobre as percepções dos pedestrianistas, anotaram, nos relatos recebidos, que os pedestrianistas reconhecem a necessidade de uma boa sinalização do trajecto e que esta deve ser facilmente visível e apreendida.

- **Disponibilização de informação adequada e actualizada:**

A obrigatoriedade de disponibilização de informação pertinente actualizada sobre ambiente, acomodação, serviços e grau de dificuldade, através de folhetos e painéis informativos é justificada segundo Hugo (1999) e Gabriel *et al* (2010) pelo facto de os pedestrianistas terem a necessidade de conhecer o grau de dificuldade e as condições locais para definirem o planeamento das jornadas de caminhada de acordo com a sua condição física e objectivos;

Hugo (1999) e Mendes *et al* (2010) defendem que para a definição dos graus de dificuldade deve ser utilizada uma única metodologia com terminologia pré-definida para que seja possível estabelecer comparações e melhor adaptar o planeamento das jornadas de cada pedestrianista. Assim, os termos ‘muito fácil’, ‘fácil’, ‘algo difícil’, ‘difícil’ e ‘muito difícil’ descritos no RHPP devem tomar o mesmo significado para todos os percursos e utilizadores.

- **Condições de segurança (acessível à generalidade, caminhos transitáveis durante todo o ano e que não comprometam os valores naturais):**

Gabriel *et al* (2010:68) referem que percursos atractivos com elementos de segurança e comodidade “proporcionam aos utilizadores de percursos pedestres experiências mais satisfatórias”;

O pedestrianismo, enquanto actividade desportiva na natureza não é uma actividade isenta de perigos. Quaresma e Serôdio-Fernandes (2010) afirmam mesmo que erros no planeamento de percursos, têm conduzido, nos últimos anos, à exposição dos

pedestrianistas a perigos objectivos potencialmente geradores de danos e que a informação prestada sobre a segurança nos percursos pedestres é bastante limitada.

- **Compatibilidade com características territoriais e respectivos planos de Ordenamento Territorial:**

Ferreira (1998:179) concluiu através do seu estudo que os pedestrianistas admitem preferir percursos bem planeados em termos de traçado, sem marcas de poluição e com boa manutenção e que é fundamental a partilha de informação sobre os percursos através da instalação de painéis informativo e até que a utilização de *“interpretive signs along a hike greatly improve the hiking experience”* e contribui, ainda, para uma maior consciência/educação ambiental;

Ainda através da avaliação de percursos pedestres pelos utilizadores, Dorwart *et al* (2009:46) concluem que estes constatarem que a falta de manutenção dos percursos degrada o ambiente e reconhecem a necessidade da integração dos caminhos no território *“people prefer trails that are compatible with the natural surroundings and that perceptions of only certain aspects of the trail environment affect experiences”*.

Complementando os argumentos dados pelos vários autores que justificam e clarificam a pertinência das decisões emanadas pelo RHPP, entidades governativas nacionais da Austrália (Government of South Austrália, s.d.), França (FFRandonnée, 2012), Suíça (OFROU, 2009) e Irlanda (NTO/ISC, s.d.), entre outros, elaboraram documentos técnicos para a construção sustentável de percursos, indicando orientações (em tudo semelhantes às do RHPP) para a marcação, disponibilização de informação, instalação de equipamentos de segurança e de definição do traçado.

2.4 Percursos pedestres enquanto produtos turísticos

Há muito tempo que **turismo**¹⁵ deixou de ser o *‘Grand Tour’*¹⁶ das elites intelectuais que utilizavam as grandes viagens para se cultivar, actualizando-se, nas últimas

¹⁵ Conceito/fenómeno que tem sido amplamente discutido e difícil de delimitar e quantificar (Hall *et al*, 2007) que o Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea (Academia das Ciências de Lisboa, 2001:3661) resume a actividade económica de deslocação e alojamento de turistas “por prazer ou com fins culturais”.

¹⁶ Assume-se que o turismo terá surgido por meados do século XVIII através do *Grand Tour*, viagem de vários meses das elites aristocráticas pelas principais cidades mundiais, com interesses maioritariamente culturais e educativos (Cavaco, 2005).

décadas¹⁷, para “a vivência das emoções proporcionadas pela fruição dos elementos constituintes e característicos dos vários recursos com toda a diversidade da sua natureza” (Vieira, 2007:16), por mais de 900 milhões de pessoas de todo o mundo (Cavaco e Simões, 2009).

A relação do Homem com a Natureza, desde Neolítico, tem sido no sentido da artificialização do meio para responder às mais diversas necessidades do Homem, desde a recolha de água e alimentos à prospecção de diamantes ou petróleo. A consciência da atracção Romântica pelos espaços naturais nos turistas ocidentais evidenciou-se no momento em que estas áreas começam a perder terreno para o desencadear da Revolução Industrial, consolidando-se, aos poucos, pelo mundo, com o estabelecimento das áreas legalmente protegidas (Mendonça e Neiman, 2002; Meyer-Arendt, 2007). Com o desenvolvimento e dependência tecnológica e crescimento e saturação das áreas urbanas, as populações começaram a sentir necessidade de um maior, e mais saudável, contacto com o meio natural (Ferreira, 1998). As contínuas mudanças socioeconómicas e tecnológicas pós-fordistas e a descoberta de uma grande variedade de recursos turísticos¹⁸ (naturais, culturais, territoriais e transversais) e a diversidade das motivações dos turistas (lazer, novas experiências, descoberta ou outras) conduzem a uma divisão especializada do turismo em diferentes tipos, tantos quantos os recursos e as motivações dos consumidores (Hughes, 2007).

Esta divisão pode ser “por vezes perigosamente” enganadora (Cater, 2007:541) mas permite que existam nichos de turismo especializados que ofereçam aos turistas a mais variada panóplia de produtos e espaços turísticos conforme as suas exigências. E existindo um nicho que procura conhecer os territórios, de forma activa, recorrendo a caminhadas (quer seja em exclusividade ou incluído noutro nicho) mas que não tem conhecimentos para o planeamento e orientação autónomos torna-se necessário disponibilizar percursos em que se garantam condições de segurança e orientação.

¹⁷ Segundo Cavaco e Simões (2009:21) “a busca de práticas e destinos turísticos não massificados e diferenciadores, (...) começou apenas a afirmar-se no início dos anos setenta do século passado”.

¹⁸ **Recursos turísticos** são todos os bens e serviços “que por intermédio da actividade humana, tornam possível a actividade turística e satisfazem as necessidades da procura” (Simões, 2005:105).

A instalação de percursos acessíveis, bem planeados e seguros em territórios com interesses (naturais, culturais ou transversais) valoriza a sua atractividade, colabora ainda para a conservação dos valores patrimoniais e garante a disponibilização de informação adequada e actualizada ao mesmo tempo que contribui para uma exploração sustentável e autónoma.

Os percursos pedestres, pela sua ambivalência podem responder a múltiplos interesses turísticos. Encontram-se na maior parte das vezes incluídos na oferta de turismo activo e conseguem responder, ao mesmo tempo, ao turismo cultural religioso, gastronómico, balnear ou outros, conforme o território e valores sobre o qual se desenvolvem, são por isso um produto turístico multifacetado que pode ser consumido enquanto produto ou subproduto.

3. ANÁLISE DE PERCURSOS PEDESTRES EM PORTUGAL: CASOS DE ESTUDO

Neste capítulo identificam-se, com base em brochuras informativas ou *sites* e Protocolos de Vistoria para Homologação de Percursos Pedestres (PVH), as principais características dos percursos pedestres homologados.

Mais informações complementares, constantes da base de dados de percursos pedestres foram cedidas pela FCMP.

3.1. Princípios/Metodologias de estudo

Para consulta e análise dos meios de divulgação foram seleccionados percursos de várias áreas do país. A escolha foi aleatória tendo por base os documentos disponíveis e em consultas na Internet.

Foram analisados 13 PVH de percursos não homologados (aquando da vistoria e cuja homologação ficou condicionada a melhorias), e respectivos processos de rectificação. De acordo com o RHPP o protocolo de vistoria é realizado após a implantação no terreno e antecede a homologação, propriamente dita, e a passagem do respectivo certificado de homologação. Tem como objectivo detectar eventuais anomalias que possam condicionar a homologação.

Estes protocolos correspondem a um formulário elaborado pela FCMP e são preenchidos pelos técnicos de percursos pedestres aquando da vistoria. Os documentos analisados têm datas compreendidas entre 2008 e 2010 e dizem respeito a percursos de 4 municípios, até ao momento apenas um município se encontra a corrigir as anomalias identificadas, tendo os outros três já concluído o processo com o respectivo certificado de homologação.

A localização e as entidades promotoras dos percursos analisados não podem ser divulgados. Os ficheiros consultados encontram-se na posse da FCMP e fazem parte do Registo Nacional de Percursos Pedestres, propriedade dessa federação.

O estudo dos PVH é, neste momento, o único meio para a identificação das fragilidades e anomalias dos percursos implantados.

3.2 Características comuns

De um modo geral, podemos aceitar que a maioria dos percursos pedestres foram implementados em áreas pouco urbanizadas e o seu interesse cruza valores culturais e naturais, tal como sugere o RHPP e os princípios da Carta de Arouca¹⁹. Com base na análise efectuada, constata-se que os percursos pedestres enaltecem os valores patrimoniais, conservando as características históricas e naturais do ambiente envolvente, procurando, na maior parte das vezes, articular os valores naturais com os valores culturais. Não se detectaram situações em que o interesse fosse exclusivamente cultural ou natural.

De um modo geral, a maior parte dos percursos pedestres homologados estão localizados nos territórios em que o Turismo de Natureza e o Turismo Activo têm grande significado, tais como:

- O Geoparque²⁰ de Arouca, localizado apenas no município com o mesmo nome que detém uma rede de 16 percursos (Geoparque de Arouca, s.d.);
- A ADXTUR (Agência para o Desenvolvimento Turístico das Aldeias do Xisto), parceira de 21 municípios da Região Centro, tem na sua área de influência 21 percursos pedestres (Aldeias do Xisto, 2008);
- O Geopark Naturtejo, com 6 municípios, que implantou e dinamiza 34 percursos (Naturtejo, 2011).

Estes são apenas alguns exemplos de todo o leque disponível no país, de Norte a Sul, de Este a Oeste, quer na Rede de Áreas Protegidas, quer fora delas. Sabe-se, no

¹⁹ Carta de reflexão, dos técnicos de pedestrianismo da FCMP, e “manifesto face ao notório desordenamento do território, ao abandono dos campos, à perda de tradições e costumes ancestrais, à destruição dos velhos caminhos, etc.” (FCMP, 2005), que tem como objectivo alertar os pedestrianistas para a perda dos valores sociais, culturais, e ambientais das áreas rurais.

²⁰ Território “com limites bem definidos e com uma área suficientemente alargada” (Brilha, 2005: 119), cujo produto integrador e de desenvolvimento regional são os “loais de interesse geológico de especial importância científica, singularidade ou beleza”, integrados e articulados com os “valores arqueológicos, ecológicos, históricos ou culturais” das regiões (Lima e Gomes, 2001: 102). Estes espaços fomentam o Desenvolvimento Sustentável Integrado com base na geoconservação (Brandão, 2009).

entanto, que a FCMP está a trabalhar no sentido de homologar todos os percursos que implantados, com a sua sinalética e que, por diversos motivos, não passaram pelo processo de registo e homologação.

Através da base de dados, datada de 2009, os percursos pedestres têm uma média de 20,8 km²¹ e encontram-se dispersos de Norte a Sul do país. As entidades promotoras são maioritariamente organismos públicos – municípios – em parceria com as associações culturais e desportivas, embora também se encontrem projectos fomentados por fundos europeus e/ou da responsabilidade de entidades privadas.

É ainda de salientar que embora as entidades promotoras sejam organismos públicos, os percursos são, no geral, implantados no terreno por empresas privadas especializadas ou pelos clubes e associações locais.

A informação disponibilizada nas brochuras informativas, no que concerne à Ficha Técnica, é equitativa em todos os percursos, pois os conteúdos mínimos exigidos estão definidos no RHPP. O que varia é o modo de apresentação dos graus de dificuldade.

A maior parte dos projectos classifica a dificuldade segundo os graus do RHPP (muito fácil, fácil, algo difícil, difícil e muito difícil), mas encontram-se situações em que a mesma é classificada segundo o MIDE²² ou outras, tais como (baixa, média, alta). Analisando o mesmo conjunto de percursos, pode verificar-se que, as Pequenas Rotas são, na generalidade de dificuldade ‘fácil’.

Em termos cartográficos, generalizou-se o uso de infografias embora algumas entidades desenvolvam cartografia própria ou recorram a cartografia topográfica à escala 1:25 000 do Instituto Geográfico do Exército.

Estética e graficamente o estilo dos panfletos de divulgação é livre embora seja notória uma padronização da folha A4 com dobragem tríptica. Encontram-se

²¹ O comprimento médio dos percursos é bastante elevada devido à influência de troços de Grande Rota que chegam a atingir os 300 km. De acordo com a análise espera-se uma média de 12 km, aproximadamente, para as Pequenas Rotas.

²² MIDE - (*Método de Información De Excursiones*) metodologia desenvolvida em 2002 pela *Federación Aragonesa de Montañismo* para identificar e quantificar as exigências físicas e técnicas dos percursos pedestres. O método é simples e avalia de 1 a 5 a exposição ao perigo, a dificuldade na orientação, tipo de piso e a duração do percurso segundo parâmetros definidos tecnicamente (Montañas Seguras, 2008).

formatos variados cuja base vai do mapa em pequena escala ao ‘mini-livro’ com toda a informação sobre os pontos de interesse. Em termos de imagens fotográficas, a qualidade é claramente óptima em todos os percursos e nota-se um equilíbrio na divulgação dos valores culturais, naturais e paisagísticos. A divulgação e disponibilização na internet não é comum a todos os percursos e apenas alguns locais apresentam informação *bilingue*.

3.3. Detecção de fragilidades

Na análise dos PVH foram identificadas variadas inconformidades com o regulamento que conduziram à implicação de condicionalismos à homologação. Na sua maioria tratavam-se de problemas quanto ao número e distribuição das marcas de implantação dos percursos. Categorizando as anomalias encontradas, temos:

- Relativas ao trajecto:

Existência de troços em que o crescimento da vegetação impede que o percurso seja visível e/ou transitável e ainda outros sujeitos a inundações. Foram ainda, identificadas em vários percursos marcas de erosão, tais como barrancos gerados pela escorrência das águas pluviais e/ou pela passagem de veículos motorizados nos trilhos. O aparecimento de zonas lamacentas também é frequente.

Em dois dos percursos analisados foram detectados amontoados de resíduos de natureza variada.

- Marcação e sinalética:

A cor das marcas é, no geral, boa, ocorrendo, por vezes, incorrecções quanto à sua forma (justificado pela pintura manual condicionada pelo pintor e/ou qualidade dos materiais). Constata-se, também, que a utilização de materiais (tintas e/ou madeiras) de baixa qualidade e durabilidade ou mesmo inadequadas aos suportes, o que gera alterações na cor e conduz à deterioração (figura 3.1) e consequente desaparecimento de marcas.



Figura 3.1 – Marca de caminho certo em deterioração devido á inadequação do suporte.

Fonte: Própria.

Num dos municípios analisados o tamanho da marca era repetidamente incorrecto, justificado por erro no trabalho de marcenaria na preparação dos postes pré-gravados (figura 3.2). A altura da marca, em relação ao solo, é muitas vezes inferior a 80 centímetros, quer encontrando-se estas em postes, pedras ou outros suportes (mobiliário urbano).



Figura 3.2 – Poste de sinalização que, por erro de marcenaria, altera o tamanho da marca de caminho errado. Fonte: Própria.

A ocultação das marcas pelo crescimento da vegetação em meio natural e pelas mudanças na ocupação do espaço em meio urbano é um factor constante em todos os percursos.

Nos casos estudados foram detectadas marcas em suportes inapropriados, uma das quais património construído (antiga bica) noutras situações o suporte se mostrou inadequado por não deter as dimensões necessárias, como é o caso dos postes dos sinais de trânsito em diâmetro e os pilaretes de delimitação de estacionamento (em altura). E ainda outra situação de marca em local de passagem de águas pluviais sujeita, assim, à rápida degradação.

A distribuição e número de marcas apresentou sempre lacunas, especialmente em cruzamentos em que faltam confirmações de caminho certo ou pela inexistência de marcas de caminho errado nas opções a não seguir. A existência de marcas em excesso ou de duplicação no mesmo suporte existe, embora seja quase insignificante.

Foram detectadas situações de falta de marcas em troços sem mudança de direcção que chegam a atingir os 600 metros.

Numa situação registou-se a implantação posterior de Grande Rota sobre o trajecto, anterior, de Pequena Rota, que conduziu a anomalias na marcação de ambos os percursos, a falta de definição da marca de ‘caminho certo de PR® temporariamente pelo traçado de GR®’ e duplicação de marcas.

No que diz respeito à sinalética foram identificadas situações de deterioração geradas por vandalismo, como o derrube de postes, ou pela natural degradação, progressiva, dos suportes pela humidade e pelo calor (figura 3.3).



Figura 3.3 – Situação de vandalismo em postes de sinalização.

Fonte: Própria.

A informação contida nos painéis é geralmente ‘Boa’ (segundo a escala do PVH) embora tenham sido detectadas situações em que o percurso desenhado no mapa de divulgação não coincidia, total ou parcialmente, com o trajecto balizado no terreno.

As placas de indicação de sentido são também um problema frequente, foram identificadas situações em que a sua falta pode comprometer o sentido de orientação dos pedestrianistas, e num outro caso extremo, foi identificada uma placa que indicava o trajecto por um caminho errado e de grande circulação rodoviária.

- **Segurança:**

A segurança dos percursos está, genericamente assegurada, pois os projectos dos percursos implantados passaram inicialmente por uma fase de registo e verificação. Pontualmente foi detectada uma situação de um possível perigo de inundação no atravessamento de linhas de água em épocas de chuvas abundantes.

Em percursos implantados nas áreas naturais e agrícolas foram identificados troços escorregadios, enlameados ou pedregosos que podem condicionar a segurança de pedestrianistas menos experientes.

Em dois dos percursos analisados foi identificado o atravessamento de uma Estrada Nacional sem passadeira nem aviso de perigo aos pedestrianistas. Num terceiro registou-se a existência de passadeira mas sem sinal vertical de indicação para os automobilistas.

- **Conservação do meio:**

Não foram registados problemas graves quando à conservação do meio, apenas detectada uma situação em que a existência de vários trilhos junto ao percurso pode fomentar a degradação do solo e do coberto vegetal fora do trajecto.

A erosão e degradação dos trilhos dos percursos, por veículos motorizados, também foi assinalada.

Foi identificada uma situação em que a existência de caminho-de-pé-posto por entre manchas de vegetação autóctone pode ser um factor de perturbação da fauna e possível degradação do solo e, consequentemente da vegetação.

É importante referir que as anomalias identificadas nos protocolos de vistoria são específicas da implantação de cada percurso, sendo que os erros estruturais são eliminados na fase de registo dos projectos. O que não elimina o facto de bons projectos aceites e registados apresentarem graves erros na sua implantação.

O técnico Monteiro (2010) elaborou também um estudo, apresentado aquando das VI Jornadas Técnicas de Pedestrianismo, em que identificou algumas das causas que contribuem para a deterioração dos percursos e sua marcação e sinalética (figura 3.4):

- Por factores naturais: incêndios, cheias e inundações, crescimento e desenvolvimento vegetal, acção da fauna local e erosão (sub-aérea, eólica, marinha, fluvial, pluvial, nival e química);
- Por factores não naturais: materiais deficientes e inadequados, vandalismo, superação da capacidade de carga do terreno.

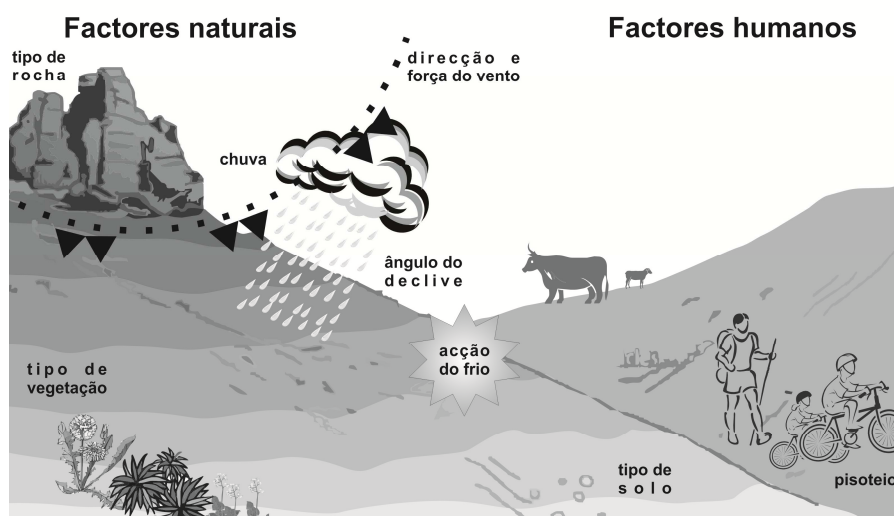


Figura 3. 4– Factores que condicionam a deterioração do terreno dos percursos pedestres.

Fonte: Monteiro, 2010.

3.4. Análise SWOT

A análise SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*) consiste na determinação das potencialidades e debilidades internas e das oportunidades e ameaças externas e na sua avaliação. Nesta situação, utiliza-se para avaliar as

características dos percursos pedestres estudados. Optou-se pela sua divisão por *itens*, de acordo com a análise acima realizada, a fim de simplificar o processo e categorizar a informação.

Para a análise interna (quadro 3.1) foram tidas em conta as características identificadas nos capítulos 3.2 e 3.3.

Quadro 3.1 - Análise interna.

	Forças	Fraquezas
Informação	Conteúdos mínimos obrigatórios Liberdade para criatividade	Classificação da dificuldade não é clara e objectiva Baixo uso das tecnologias de informação e comunicação
Trajecto	Favorecem o conhecimento dos valores culturais e naturais	Existência de resíduos junto aos percursos Troços em que a vegetação esconde o trajecto
Marcação	Cores visíveis tanto em meio natural como urbano Regulamentação clara	Passível de erros de implantação
Sinalética	Simplifica a orientação (distâncias e sentido) Meio de comunicação da informação cultural e de orientação	Sensível ao vandalismo e degradação natural Elevados custos de produção e implantação Passível de erros de implantação
Segurança	Garantida em fase de registo do projecto e, sobretudo, homologação do projecto	Perigos locais inerentes ao trajecto Mutável no tempo
Conservação do meio	Garantida em fase de registo do projecto	Constrangimentos locais inerentes ao trajecto Mutável no tempo

Para uma análise externa (quadro 3.2) às características próprias dos percursos pedestres foi ponderada uma visão externa das características, o meio envolvente e a comparação entre realidades.

Quadro 3.2 - Análise externa.

	Oportunidades	Ameaças
Informação	Promove a divulgação cultural Instrumento para o turismo	Carece de actualização constante Escrita maioritariamente em português
Trajecto	Interligação entre territórios Acesso aos valores naturais e culturais	Alterações no ordenamento do território
Marcação	Simbologia semelhante aos países vizinhos Segue os princípios europeus	Sujeita ao vandalismo e degradação natural
Sinalética	Promove a divulgação cultural Instrumento para o turismo Localização atrai utilizadores	Facilmente sujeita ao vandalismo e degradação natural Escrita maioritariamente em português
Segurança	Garantida	Mutável no tempo por acções externas (naturais ou humanas)
Conservação do meio	Meio para a divulgação e consequente conservação	Ultrapassar a capacidade de carga pode conduzir a problemas de degradação

A matriz SWOT representa o resumo da análise, onde se ponderam todos os *itens* avaliados. Centra-se no cruzamento das potencialidades identificadas na análise diagnóstica, no aproveitamento das oportunidades e no mitigar das ameaças e fraquezas (quadro 3.3).

Realizada a análise SWOT pode afirmar-se que sistema de homologação, com as suas exigências em termos de distribuição da sinalética e simbologia facilmente perceptível, pelo menos no contexto europeu, tem vantagens quer para a conservação interna dos valores territoriais quer para a divulgação e atractividade turística.

Quadro 3.3 – Síntese da análise SWOT.

		Análise interna	
		Forças	Fraquezas
Análise externa	Oportunidades	A utilização de marcas e princípios semelhantes a outros países europeus favorece a divulgação, a garantia de orientação e segurança tal como a procura.	A necessidade de divulgação externa dos valores dos territórios conduz à mitigação, pelas entidades promotoras, dos factores que possam gerar problemas à homologação.
	Ameaças	Os percursos estão sujeitos a alterações do ordenamento do espaço, vandalismo e degradação por evolução natural do meio.	Factores naturais e humanos podem gerar anomalias na correcta implantação dos percursos e, consequentemente, na boa orientação e segurança dos seus utilizadores.

É notório que a implementação de percursos pode apresentar debilidades, tanto inerentes à sua implantação, como à evolução natural e social dos territórios, carecendo por isso de uma frequente monitorização a fim de garantir a manutenção da qualidade e segurança dos percursos.

3.5 Factores que justificam a necessidade de vistoria periódica

Tendo em conta os resultados obtidos na análise SWOT (quadro 3.4) justificamos a necessidade de constante monitorização dos percursos pedestres homologados com os seguintes argumentos:

- Alterações do ordenamento do espaço (obras, abertura de novas vias, alterações nas linhas de água, deslocalização do mobiliário urbano, actualização de traçado, implantação de novas rotas, etc.) podem conduzir a modificações no traçado dos percursos e/ou deslocação de marcas e sinalética;

- Desconhecimento, por parte da população, da importância da correcta existência das marcas e sinalética, no terreno, conduz à destruição por negligência e ao vandalismo;
- A reduzida utilização de alguns percursos e a falta de manutenção periódica permite que o crescimento natural da vegetação oculte elementos de sinalização e por vezes até o próprio trajecto do percurso;
- A erosão natural danifica os trilhos e pode fazer alterar as condições de segurança dos pedestrianistas;
- A degradação dos materiais utilizados na implantação gera lacunas quer na informação fornecida pela sinalética, quer na orientação dos utilizadores no trajecto do percurso pedestre.

4. QUESTIONÁRIO PARA AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DOS PERCURSOS PEDESTRES HOMOLOGADOS

De acordo com o regulamento pelo qual se rege todo o processo de homologação dos percursos pedestres, as entidades promotoras, ao implantarem um percurso homologado comprometem-se com a manutenção das condições de qualidade e segurança do mesmo, por um período de 5 anos, facto que pretende ser avaliado segundo o questionário que aqui se desenvolve.

4.1 Etapas para a construção do questionário

O tema da recolha de dados, para elaboração de estudos, através de inquéritos tem vindo a ser escrito desde, pelo menos, 1936. Com quase um século de evolução as técnicas utilizadas para formulação de perguntas têm vindo a sofrer evoluções positivas e, igualmente, vindo a ser identificadas variadas causas de insucesso.

A metodologia aqui utilizada, descrita e justificada faseadamente baseia-se em Freixo (2009), Foddy e Monteiro (1996) e Ghiglione e Matalon (1992), não reflectindo directamente nenhuma delas, pois estas dedicam-se maioritariamente aos estudos em ciências sociais – onde se pretendem conhecer comportamentos, valores e atitudes pessoais dos respondentes e não a avaliação concreta de uma situação implantada no terreno não sujeita a opções pessoais.

A construção do questionário²³ desenvolveu-se, assim, segundo várias etapas:

4.1.1 Objectivos do questionário

Segundo Ghiglione e Matalon (1992:14) recorre-se à utilização de questionários, nas ciências sociais, para substituir a observação directa ou quando esta é “inaceitável”, no entanto este questionário, ao pretender ser um contributo para a monitorização e

²³ É o “instrumento mais usado par a recolha de informação, constituindo um dos instrumentos de colheita de dados que necessita de respostas escritas por parte dos sujeitos, sendo constituído por um conjunto de enunciados ou de questões que permitam avaliar as atitudes e opiniões dos sujeitos ou colher qualquer outra informação” (Freixo, 2009: 196).

avaliação da manutenção da qualidade e segurança dos percursos pedestres homologados, constituirá, na prática, um quadro de registo da avaliação das características dos percursos aquando da sua utilização. Ou seja, este questionário é o registo avaliador da observação directa dos percursos.

O seu principal objectivo é a detecção de situações anómalas, face ao cumprimento do RHPP, que possam comprometer a segurança e a orientação dos pedestrianistas.

Como objectivo secundário utiliza-se o questionário relativo ao percurso para identificar os utilizadores dos percursos pedestres, suas motivações, preferências e frequência, como já acontecera em estudos anteriores (Brandão, 2009).

4.1.2 Definir os tópicos a obter

Tal como refere Freixo (2009) é útil na construção de um questionário a consulta de questionários semelhantes elaborados por outros investigadores, assim, e se o questionário que elaboramos pretende verificar as condições de manutenção dos percursos homologados, aceita-se que os tópicos a obter (e posteriormente a formulação das questões) estejam directamente relacionados com os vários pontos do RHPP e dos PVH²⁴.

4.1.2.1 Sobre o percurso:

1. Nome e número de registo
2. Localização
3. Tipologia de interesses do percurso (natural, cultural ou misto)
4. Características gerais da área (montanha, litoral, urbano, etc.)

4.1.2.2 Sobre o trajecto:

1. Trajecto desimpedido, visível e transitável durante todo o ano
2. Limpeza do traçado e áreas adjacentes

²⁴ Foi ainda consultada a fase de estudo do questionário que se encontra em desenvolvimento pela FCMP.

4.1.2.2 Sobre a marcação:

1. Respeito por dimensões, formas e cores das marcas
2. Correcta posição e visibilidade das marcas
3. Marcação correcta do percurso
4. Volume de marcação
5. Suportes adequados para as marcas

4.1.2.4 Sobre a sinalética:

1. Mínimo obrigatório (painel de informação)
2. Conteúdos obrigatórios
3. Qualidade e estado de conservação

4.1.2.5 Sobre a segurança:

1. Identificação de situações perigosas
 - a. Existência de informação de aviso ou de acções de protecção
2. Identificação de marcas de erosão

4.1.2.6 Sobre a conservação do meio:

1. Existência de múltiplos trilhos
2. Contribuição para a erosão do solo
3. Impactes na biodiversidade

4.1.2.7 Sobre os respondentes:

Tratando-se de um questionário público, acessível a todos os utilizadores dos percursos pedestres considera-se necessário recolher informação sobre os respondentes e a sua ligação ao pedestrianismo, aos percursos pedestres e ao RHPP.

1. Idade; sexo; grau de escolaridade; motivação para o percurso
2. Frequência em percursos pedestres
3. Grau de conhecimento do regulamento

4.1.3 Formular as perguntas

A formulação das perguntas tem por base os princípios para a boa formulação de perguntas identificados pelos vários autores acima indicados. Entre eles destacam-se os requisitos de linguagem, de compreensão, de ordem e de pertinência.

Definir cada pergunta referindo claramente o que se espera de cada uma delas é a forma mais clara de as justificar e apontar a sua pertinência.

4.1.3.1 Sobre o percurso:

Nome do Percurso:	N.º de Registo:
Localização:	

1	Percurso
1.1	Qual/quais os tipos de interesse do percurso?
1.2	Paisagem dominante?

Identificar o percurso sobre o qual se responde é fundamental pois o que se pretende é uma análise por observação de cada um dos percursos em particular.

Durante a análise e estudo das características dos percursos pedestres desenvolvida no capítulo 3 percebeu-se a necessidade de identificar/quantificar as tipologias de interesse dominantes nos percursos. Identificar a paisagem dominante confere-nos a percepção real da localização e das características gerais da área (montanha, litoral, urbano, rural ou outras).

4.1.3.2 Sobre o trajecto:

2	Trajecto
2.1	Existem elementos a impedir o caminho?
2.2	O caminho é visível?
2.3	Pode ser percorrido durante todo o ano?
2.4	Existem resíduos ou poluição no trajecto ou junto a ele?

Tratando-se de percursos pedestres homologados, o seu trajecto tem de se manter visível, desimpedido e transitável durante todo o ano.

A questão 2.4 justifica-se porque a existência de resíduos e poluição são factores que condicionam a qualidade do ambiente e a higiene e segurança públicas. Nenhum percurso pode ser alvo de despejos de entulho ou outras formas de poluição sensíveis, o que, por vezes, acontece.

4.1.3.3 Sobre a marcação:

3	Marcação
3.1	Correcção nas cores?
3.2	Correcção quanto à forma?
3.3	Dimensão adequada?
3.4	Marcas perpendiculares ao trajecto?
3.5	Marcas são visíveis?
3.6	Marcação nos dois sentidos?
3.7	Existem situações que possam suscitar dúvidas?
3.8	Marcas em excesso?
3.9	Falta de marcas?

3.10	Marcas danificam os suportes?
3.11	Marcas facilmente ocultáveis?
3.12	Os suportes são adequados para as marcas?
3.13	As marcas estão bem conservadas?

Para que um percurso esteja conforme o regulamento é necessário que esteja correctamente balizado no terreno. E se o principal objectivo dos percursos pedestres homologados é conduzir, autonomamente, qualquer utilizador sem recurso a técnicas de orientação, é fulcral que a sua marcação esteja sempre correcta e não suscite dúvidas sobre o trajecto a seguir.

Considera-se pertinente todo este leque de perguntas porque já sabemos, à partida, que os problemas de marcação são bastante frequentes e que a marcação, facilmente desaparece, naturalmente com o tempo, ou devido a outros factores.

A adequação dos suportes das marcas é também um factor a analisar pois estes condicionam a existência e permanência, ou não, das marcas.

4.1.3.4 Sobre a sinalética:

4	Sinalética
4.1	Existe painel de início/fim de percurso?
4.1.1	Os conteúdos são legíveis?
4.1.2	Os conteúdos são adequados?
4.1.3	Está em bom estado de conservação?
4.2	Existem placas indicativas de sentido?
4.2.1	Os conteúdos são legíveis?
4.2.2	Os conteúdos são adequados às particularidades do trajecto?
4.2.3	Estão em bom estado de conservação?

4.2.4	Faltam placas indicativas de sentido?
4.3	Existe sinalética complementar?
4.3.1	Os conteúdos são legíveis?
4.3.2	Os conteúdos são adequados?
4.3.3	Estão em bom estado de conservação?
4.3.4	Recomendaria o uso de sinalética complementar?

Não tão importante como a balizagem do percurso, a sinalética (obrigatória e complementar), também é um factor importante para a conservação dos percursos. Assim, é preciso aferir se esta se mantém intacta no terreno e se a sua informação se mantém adequada, legível e actualizada.

4.1.3.5 Sobre a segurança:

5	Segurança
5.1	Existe exposição a perigos naturais?
5.2	Existe exposição a perigos subjectivos?
5.3	Existe informação de aviso para os perigos?
5.4	Existem obras de protecção dos utilizadores?

Como já se verificou atrás, as condições de segurança estabelecidas no momento da homologação dos percursos são mutáveis no tempo e sofrem constrangimentos dos mais variados tipos. Verificar a manutenção da segurança e a eventual exposição dos utilizadores dos percursos a perigos (ameaças à saúde) é, indubitavelmente fundamental para prever acidentes, já que o pedestrianismo é uma modalidade, supostamente, isenta de perigos e dificuldades e os percursos pedestres são equiparados a instalações desportivas.

Na questão 5.2 consideram-se perigos subjectivos todos aqueles que estão directamente relacionados com o estado físico e/ou psíquico dos pedestrianistas

(Cuiça 2010b; Rosado *et al*, 2004). São os perigos que podem ser evitados pelo pedestrianista se este mantiver uma postura saudável e preventiva. Distinguem-se dos perigos naturais ou objectivos que podem ocorrer independentemente da acuidade humana.

4.1.3.6 Sobre a conservação do meio:

6	Conservação do meio
6.1	Existem trilhos paralelos ou atalhos?
6.2	É visível erosão pelo uso do trilho?
6.3	O trajecto faz-se por áreas ambientalmente sensíveis?
6.3.1	É passível de danificar a vegetação?
6.3.2	É passível de perturbar a fauna?

Segundo o RHPP os percursos pedestres homologados têm de se compatibilizar com as especificidades ambientais e culturais locais, ou seja, não podem ser geradores de impactes negativos no território.

Os valores patrimoniais culturais, são, de um modo geral, menos sensíveis aos impactes da prática do pedestrianismo, já a biodiversidade é facilmente ameaçada pela utilização (massiva e/ou desregrada) dos trajectos.

Monitorizar os impactes ambientais gerados pelo uso dos percursos pedestres é fundamental para compreender a sua integração ou a desestabilização ambiental.

4.1.3.7 Sobre os respondentes:

7	Respondente
7.1	Idade; Sexo; Habilitações literárias
7.2	Frequência com que faz pedestrianismo?
7.3	Motivações para a utilização dos percursos pedestres?

7.4	Conhece bem o Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres?
7.5	Data da visita

Acrescentar ao estudo dos percursos pedestres a apreciação das características dos seus utilizadores é acumular informação que pode vir a ser útil para a caracterização dos públicos e futuramente para a elaboração de projectos que possam ir de encontro às suas preferências e motivações.

Recolher a data precisa da visita pode justificar a alteração das características do percurso (época do ano) e situar o estado da manutenção no tempo.

Notas:

Para além destas perguntas que pretendem conhecer a análise concreta dos elementos que compõem os percursos pedestres optamos ainda por incluir um espaço para ‘notas’ para que o respondente possa expressar, livremente, a sua opinião.

4.1.4 Formular quadros de referência para as respostas

Fornecer um quadro de referência para as respostas informa o respondente sobre que tipo de resposta que deve fornecer (Foddy e Monteiro, 1996). A este tipo de questões dá-se o nome de perguntas fechadas²⁵. Nesta situação, as opções a fornecer devem ser exclusivas e capazes de classificar o grau de prevalência das anomalias/valências a testar (Ghiglione e Matalon, 1992).

As respostas obtidas através destas questões são, por natureza, comparáveis, categorizáveis e uniformes. Tratando-se este de um estudo das características reais de uma multiplicidade de percursos e respondentes, assume-se que respostas fechadas são uma boa opção a seguir.

²⁵ Questões em que “se apresenta à pessoa, depois de se lhe ter colocado a questão, uma lista pré-estabelecida de respostas possíveis de entre as quais lhe pedimos para indicar a que melhor corresponde à resposta que deseja dar” (Ghiglione e Matalon, 1992:126).

Autores como Foddy e Monteiro (1996) afirmam que a formulação de respostas fechadas deve basear-se no resultado das respostas obtidas na aplicação de um pré-teste. Consideramos que a metodologia destes autores, que se dedicam aos estudos sociais, não se aplica neste estudo, pois aqui sabe-se à partida, com base no estudo elaborado no capítulo 3, a escala de respostas que se pretende obter.

As respostas, por se tratarem dos registos de uma observação directa, que se pretende objectiva, não deixam de ser influenciadas pelo conhecimento e opiniões do respondente e, daí, estarem imbuídas de mais ou menos subjectividade. Assumindo isto, para a elaboração da escala das respostas, recorre-se às escalas de Likert. Tratam-se das escalas mais utilizadas em pesquisas de opinião, medem uma resposta positiva ou negativa a uma afirmação.

Regra geral, as escalas de Likert medem o grau de concordância em 5 categorias²⁶ (do ‘discordo totalmente’ ao ‘concordo totalmente’, com um elemento central neutro) e são fáceis de construir, implementar, compreender e analisar. “As categorias [respostas] estão organizadas em termos da sua posição na escala”, do negativo para o positivo e podem ser convertidas em números (Malhotra, 2004:265).

Assim, a escala que pretendemos aplicar terá quatro²⁷ categorias (excluímos a central para que não obtenhamos respostas neutras): discordo totalmente; discordo; concordo e concordo totalmente. A estas quatro soma-se uma quinta ‘não sabe/não responde’ para permitir ao respondente ter a opção de não responder ou de desconhecer determinados parâmetros a monitorizar. Para que seja económico em termos de espaço e tempo, as questões serão organizadas em tabelas e utilizar-se-ão legendas de escala.

Em questões mais específicas, como as dos perigos, apresentam-se, no leque de respostas, as hipóteses mais prováveis, escolhidas de acordo com a análise efectuada nos capítulos anteriores e no conhecimento da realidade.

²⁶ Há autores que defendem o uso de 7 categorias, de forma a permitir a não opção pelas respostas extremas e a evitar a escolha da categoria de valor neutro.

²⁷ Ghiglione e Matalon (1992:152) também dão preferência à formulação de quatro em vez de duas respostas, pois apenas duas “forçam posições muito nítidas”.

4.2 Verificação do questionário

Nesta fase, de conclusão do questionário, elaboraram-se as instruções de preenchimento assim como se incluíram indicações sobre qual o ponto de vista a adoptar (Ghiglione e Matalon, 1992; Freixo, 2009).

4.3 Pré-teste

Após definido o questionário, muitos autores defendem que se deve submetê-lo a um pré-teste. Esta fase deve contribuir, entre outros aspectos, para diminuir o risco da incompreensão do vocabulário e verificar a conveniência da presença de algumas perguntas (Ghiglione e Matalon, 1992).

A aplicação do pré-teste deve “garantir que o inquérito seja de facto aplicável e que responde efectivamente” aos objectivos a que o estudo se propõe (Ghiglione e Matalon, 1992: 172). Estes não podem ser entendidos como um ensaio em pequena escala, mas sim como uma avaliação prática do questionário final a implementar.

Não nos podemos esquecer, no entanto, que os vários autores consideram que a utilização do pré-teste não contribui para a avaliação da compreensão das perguntas por parte dos respondentes nem “asseguram uma adequada verificação sobre a validade das perguntas” (Foddy e Monteiro, 1996:202). Factos que podem ser colmatados com, por exemplo: “pedir aos inquiridos que reescrevam as perguntas com as suas próprias palavras”. Tendo estes autores em atenção optou-se por incluir no pré-teste as seguintes questões abertas²⁸:

8. Que outros aspectos considera importantes para uma boa manutenção dos percursos pedestres?

9. Que outros aspectos considera importantes para a segurança e orientação dos utilizadores dos percursos pedestres?
--

10. Que outros aspectos considera importantes para a avaliação da manutenção dos percursos pedestres homologados?

²⁸ Perguntas às quais as pessoas respondem livremente, “utilizando o seu próprio vocabulário, fornecendo os pormenores e fazendo os comentários que considerem certos” (Freixo, 2009: 199).

Apesar de se saber que a apresentação de “perguntas abertas após muitas perguntas fechadas conduzem à obtenção de respostas pobres em conteúdo” (Ghiglione e Matalon, 1992:129) continua a julgar-se necessário recolher todas as informações possíveis na aplicação do pré-teste e retirá-las, se necessário, na elaboração do questionário final.

Segundo Freixo (2009) devem ser aplicados a 10 ou 12 indivíduos, já Foddy e Monteiro (1996) propõem a inquirição de 20 ou 30 indivíduos, mas que devem sempre fazer parte da população-alvo, os técnicos de percursos pedestres, os pedestrianistas e restantes públicos frequentadores dos percursos pedestres.

Assim, e de acordo com o estabelecido nos pontos anteriores (4.1 e 4.2) elaborou-se o seguinte pré-teste que se enviou por e-mail a 28 técnicos de percursos pedestres da FCMP.

Pré-teste

Este pré-teste tem como objectivo o delinear de um questionário final que se pretende desenvolver com vista a medir e verificar a qualidade e o estado de conservação dos percursos pedestres, visando a sua manutenção e segurança dos utilizadores. Pretende-se que seja respondido pelos utilizadores dos percursos pedestres.

Este questionário final de controlo será desenvolvido como trabalho-projecto para obtenção do grau de Mestre em Planeamento e Gestão em Turismo de Natureza e Aventura, pela Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.

Tenha em consideração um percurso pedestre que tenha percorrido e responda às perguntas propostas. Ao responder a este questionário mantenha uma postura de imparcialidade. Responda a todas as perguntas, seleccionando as opções de resposta, para cada uma das questões, em que: 1 = Discordo totalmente; 2 = Discordo; 3 = Concordo; 4 = Concordo totalmente; NS/NR = Não sabe/Não responde.

Nome do Percurso:	N.º de Registo:
Localização:	

1 Percurso

1.1 Qual/quais os tipos de interesse (natural ou cultural) do percurso?

1.2 Paisagem dominante?

	1	2	3	4	NS/ NR
2. Trajecto					
2.1 Existem elementos a impedir o caminho?					
2.2 O caminho é visível?					
2.3 Pode ser percorrido durante todo o ano?					
2.4 Existem resíduos ou poluição no trajecto ou junto a ele?					
3. Marcação					
3.1 Correção nas cores?					
3.2 Correção quanto à forma?					
3.3 Dimensão adequada?					
3.4 Marcas perpendiculares ao trajecto?					
3.5 Marcas são visíveis?					
3.6 Marcação nos dois sentidos?					
3.7 Existem situações que possam suscitar dúvidas?					
3.8 Marcas em excesso?					
3.9 Falta de marcas?					
3.10 Marcas danificam os suportes?					
3.11 Marcas facilmente ocultáveis?					
3.12 Os suportes são adequados para as marcas?					
3.13 As marcas estão bem conservadas?					
4. Sinalética					
4.1 Existe painel de início/fim de percurso?					
4.1.1 Os conteúdos são legíveis?					

4.1.2 Os conteúdos são adequados?					
4.1.3 Está em bom estado de conservação?					
4.2 Existem placas indicativas de sentido?					
4.2.1 Os conteúdos são legíveis?					
4.2.2 Os conteúdos são adequados às particularidades do trajecto?					
4.2.3 Estão em bom estado de conservação?					
4.2.4 Faltam placas indicativas de sentido?					
4.3 Existe sinalética complementar?					
4.3.1 Os conteúdos são legíveis?					
4.3.2 Os conteúdos são adequados?					
4.3.3 Estão em bom estado de conservação?					
4.3.4 Recomendaria o uso de sinalética complementar?					

5. Segurança

5.1 Existe exposição a perigos naturais? (assinale todos os perigos)

Queda de pedras ☐ Queda de árvores ☐ Inundação ☐ Movimentos de terreno ☐ Ataque de animais selvagens ☐ Outro(s): _____

5.2 Existe exposição a perigos subjectivos? (assinale todos os perigos)

Queda em precipício ☐ Quedas no trilho ☐ Afogamento ☐ Atropelamento ☐
Outro(s): _____

	1	2	3	4	NS/ NR
5.3 Existe informação de aviso para os perigos?					
5.4 Existem obras de protecção dos utilizadores?					
6. Conservação do meio					
6.1 Existem trilhos paralelos ou atalhos?					
6.2 É visível erosão pelo uso do trilho?					
6.3 O trajecto faz-se por áreas ambientalmente sensíveis?					
6.3.1 É passível de danificar a vegetação?					
6.3.2 É passível de perturbar a fauna?					

7 Respondente

7.1 Idade:____ Sexo:____ Habilitações literárias:_____

7.2 Frequência com que faz pedestrianismo? _____

7.3 Motivações para a utilização dos percursos pedestres?

Saúde ☐ Desporto ☐ Lazer ☐ Motivos familiares ☐ Descoberta ☐

Deslocações necessárias ☐ Outro(s): _____

	1	2	3	4	NS/ NR
7.4 Conhece bem o Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres?					

7.5 Data da visita: _____

8. Que outros aspectos considera importantes para uma boa manutenção dos percursos pedestres? _____

9. Que outros aspectos considera importantes para a segurança e orientação dos utilizadores dos percursos pedestres? _____

10. Que outros aspectos considera importantes para a avaliação da manutenção dos percursos pedestres homologados? _____

Notas:

4.3.1 Avaliação das respostas ao pré-teste

Com a leitura das respostas ao pré-teste identificaram-se as seguintes situações relativas às questões:

Questão 1.1 – A pergunta proposta no pré-teste dava exemplos (natural ou cultural) que condicionaram algumas das respostas. No questionário final, os exemplos têm de ser retirados a fim de não influenciar as respostas que se pretendiam que fossem livres.

Questão 1.2 – Os vários respondentes têm diferentes concepções do conceito de paisagem. Considera-se, assim, necessário, clarificar o conceito a fim de se obter respostas mais concretas e na mesma ordem de grandeza. Opta-se por recorrer à concepção, do termo, apresentada por Brandão (2009), em que a paisagem é a porção de território visível a partir de um local e a cada momento, por cada observador. Esta definição abarca as características naturais e humanas de cada território.

Questão 3.4 – Um dos respondentes afirma não compreender a linguagem e a pertinência da questão “marcas perpendiculares ao trajecto”. Nesta situação altera-se a questão para “as marcas estão viradas para o caminheiro”, como referido nos princípios de marcação emanados também da Primeira Conferência Europeia sobre a marcação de percursos pedestres: “*les marques de balisage sont placées dans le sens du parcours de façon à être bien visibles de loin*” e “*la position du signe doit former avec le parcours du sentier balisé un angle supérieur à 45°*” (ERA, 2004b:1).

Questão 4.1 – As categorias de respostas para a pergunta “existe painel de início/fim de percurso” não se adaptam, pois a existência de painéis varia entre ‘concordo’ e ‘concordo totalmente’. Aqui optamos por trocar o leque de respostas para duas opções exclusivas: ‘sim’ e ‘não’ a fim de inferir apenas se os painéis existem ou não.

Questões 4.1.1, 4.2.1 e 4.3.1 – Nas questões “os conteúdos são legíveis”, para as variadas tipologias de sinalética, obteve-se respostas generalizadamente na categoria do concordo. Opta-se assim por alterar a pergunta para “os conteúdos são bem legíveis”, a fim de se distinguir a sinalética graficamente muito boa da apenas ‘legível’;

Questões 4.2 e 4.3 – As categorias de respostas a estas questões não se adaptam, pois a existência de sinalética varia entre o ‘concordo’ e o ‘concordo totalmente’. Aqui optamos por trocar o leque de respostas para duas opções exclusivas, ‘sim’ ou ‘não’ a fim de inferir apenas se as placas existem ou não.

Questões 5.1 e 5.2 – No formulário do pré-teste *on-line* considerou-se como obrigatória a resposta aos perigos, o que obrigava os respondentes a identificar perigos caso estes não existissem. No questionário final, esta questão não pode ser de resposta obrigatória.

Questões 5.3 e 5.4 – As categorias de respostas para as perguntas que pretendem inferir se existe informação ou obras para a protecção face aos perigos não se aplicam, pois a sua existência varia entre o ‘concordo’ e o ‘concordo totalmente’. Aqui optamos por trocar o leque de respostas para duas opções exclusivas, ‘sim’ ou ‘não’ a fim de inferir a existência ou não destas componentes.

Questão 7.5 – A questão sobre a “data de visita” parece não ser clara para todos os respondentes, pois alguns indicam ter feito a visita no próprio dia da em que respondiam ao questionário. Nesta situação melhoramos a questão para: “data da visita ao percurso”.

Questões 8, 9 e 10 – Tendo em conta os contributos positivos sugeridos pelos técnicos de percursos para a manutenção e avaliação pedestres no pré-teste, considera-se pertinente manter estas três questões no questionário final, a fim de recolher, a cada questionário mais uma contribuição, de ideias, para a melhoria dos percursos pedestres.

Notas – Embora sejam poucos os respondentes a utilizar este espaço, considera-se pertinente mantê-lo no questionário final, pois estes contributos podem avançar sugestões/propostas pertinentes.

Tendo em conta os pré-testes respondidos, admite-se que as respostas, salvaguardando as acima indicadas e corrigidas, estão de acordo com o esperado. Ghiglione e Matalon (1992) afirmaram que quando se obtém um elevado número de respostas imprevistas pode significar que o questionário foi mal elaborado ou que as questões foram mal concebidas. Assim, considera-se que o questionário construído

foi formulado de acordo com as metodologias e que a sua aplicação poderá funcionar correctamente no que respeita à recolha de informação sobre a qualidade dos percursos pedestres.

4.4 Questionário final

Mesmo tendo a noção de que a taxa de resposta, a questionários por via postal/email, é extremamente baixa (Ghiglione e Matalon, 1992; Brandão, 2009) opta-se por dar continuidade a este estudo, pois considera-se ser o único meio económico, simples, eficaz e periódico de obter dados que permitam a monitorização dos percursos pedestres espalhados por todo o país. Pretende-se que o inquérito esteja disponível para todos os interessados em dar o seu contributo para a avaliação da qualidade dos percursos pedestres.

Assim, e de acordo com o estabelecido nos pontos anteriores definiu-se o seguinte questionário:

Questionário para avaliação da qualidade dos percursos pedestres homologados

Este questionário pretende ser um meio para avaliar a qualidade e o estado de conservação dos percursos pedestres, visando a sua manutenção e segurança dos utilizadores.

Deve ser respondido pelos utilizadores dos percursos pedestres e ter em consideração apenas um percurso pedestre. Ao responder a este questionário mantenha uma postura de imparcialidade. Responda a todas as perguntas, expressando-se livremente ou seleccionando as opções de resposta, conforme o indicado, em que 1 = Discordo totalmente; 2 = Discordo; 3 = Concordo; 4 = Concordo totalmente; NS/NR = Não sabe/Não responde.

Nome do Percurso:	N.º de Registo:
Localização:	

1 Percurso

1.1 Quais os interesses do percurso?

1.2 Paisagem envolvente? (paisagem enquanto porção de território visível)

	1	2	3	4	NS/ NR
2. Trajecto					
2.1 Existem elementos a impedir o caminho?					
2.2 O caminho é visível?					
2.3 Pode ser percorrido durante todo o ano?					
2.4 Existem resíduos ou poluição no trajecto ou junto a ele?					
3. Marcação					
3.1 Correção nas cores?					
3.2 Correção quanto à forma?					
3.3 Dimensão é adequada?					
3.4 As marcas estão viradas para o caminheiro?					
3.5 Marcas são visíveis?					
3.6 Marcação nos dois sentidos?					
3.7 Existem situações que possam suscitar dúvidas?					
3.8 Marcas em excesso?					
3.9 Falta de marcas?					
3.10 Marcas danificam os suportes?					
3.11 Marcas facilmente ocultáveis?					
3.12 Os suportes são adequados para as marcas?					
3.13 As marcas estão bem conservadas?					
4. Sinalética					
4.1 Existe painel de início/fim de percurso?					
Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>					
4.1.1 Os conteúdos são bem legíveis?					

4.1.2 Os conteúdos são adequados?					
4.1.3 Está em bom estado de conservação?					

4.2 Existem placas indicativas de sentido?

Sim ☐ Não ☐

4.2.1 Os conteúdos são bem legíveis?					
4.2.2 Os conteúdos são adequados às particularidades do trajecto?					
4.2.3 Estão em bom estado de conservação?					
4.2.4 Faltam placas indicativas de sentido?					

4.3 Existe sinalética complementar?

Sim ☐ Não ☐

4.3.1 Os conteúdos são bem legíveis?					
4.3.2 Os conteúdos são adequados?					
4.3.3 Estão em bom estado de conservação?					
4.3.4 Recomendaria o uso de sinalética complementar?					

5. Segurança

5.1 Existe exposição a perigos naturais? (assinale todos os perigos)

Queda de pedras ☐ Queda de árvores ☐ Inundação ☐ Movimentos de terreno ☐ Ataque de animais selvagens ☐ Outro(s): _____

5.2 Existe exposição a perigos subjectivos? (assinale todos os perigos)

Queda em precipício ☐ Quedas no trilho ☐ Afogamento ☐ Atropelamento ☐
Outro(s): _____

5.3 Existe informação de aviso para os perigos?

Sim ☐ Não ☐

5.4 Existem obras de protecção dos utilizadores?

Sim ☐ Não ☐

1	2	3	4	NS/ NR
---	---	---	---	-----------

6. Conservação do meio					
6.1 Existem trilhos paralelos ou atalhos?					

6.2	É visível erosão pelo uso do trilho?					
6.3	O trajecto faz-se por áreas ambientalmente sensíveis?					
6.3.1	É passível de danificar a vegetação?					
6.3.2	É passível de perturbar a fauna?					

7 Respondente

7.1 Idade:____ Sexo:____ Habilitações literárias:_____

7.2 Frequência com que faz pedestrianismo? _____

7.3 Motivações para a utilização dos percursos pedestres?

Saúde ☐ Desporto ☐ Lazer ☐ Motivos familiares ☐ Descoberta ☐

Deslocações necessárias ☐ Outro(s): _____

	1	2	3	4	NS/ NR
7.4 Conhece bem o Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres?					

7.5 Data da visita ao percurso: _____

8. Que outros aspectos considera importantes para uma boa manutenção dos percursos pedestres? _____

9. Que outros aspectos considera importantes para a segurança e orientação dos utilizadores dos percursos pedestres? _____

10. Que outros aspectos considera importantes para a avaliação da manutenção dos percursos pedestres homologados? _____

Notas:

5. REFLEXÕES FINAIS

Actualmente andar a pé é mais que um modo de deslocação ou um desporto, atinge o patamar de actividade turística e são cada vez mais os destinos turísticos que apostam na modalidade do pedestrianismo, quer na forma de passeios guiados quer na implantação de percursos pedestres.

Garantir que os percursos pedestres, enquanto instalações de utilização livre (em que o objectivo é conduzir os caminheiros, autonomamente, por um determinado trajecto) mantenham padrões mínimos de qualidade e segurança é o objectivo do Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres elaborado pela FCMP, à semelhança dos países vizinhos europeus e dos bons exemplos a nível mundial.

A pertinência do desenvolvimento do RHPP, bem como a justificação dos objectivos mínimos de qualidade são comprovadas pelos estudos, nacionais e internacionais, que têm vindo a ser desenvolvidos. Deste modo, aceita-se que os percursos pedestres homologados respondem às expectativas universais, facto que pode ser posto em causa pela falta de manutenção.

Teoricamente, a homologação caducaria nos casos em que os percursos não apresentassem os requisitos de qualidade exigidos, ou em que se verificasse deterioração sem qualquer intenção de manutenção. Facto que nunca se chegou a verificar pela falta de conhecimento da FCMP do real estado de conservação dos percursos pedestres.

Com a análise levada a cabo durante este estudo verificou-se que mesmo os projectos de percursos pedestres que se submetem à homologação pela tutela, contêm erros de implantação e que a manutenção, ao longo do tempo, dos requisitos de homologação, nem sempre se verifica.

Após esta análise, temos capacidade e argumentos para responder à pergunta de partida (*Quais os principais problemas, reais, da qualidade dos percursos pedestres homologados em Portugal?*): os principais problemas identificados, nos PVH analisados, estão na sua maioria relacionados com as marcas (distribuição, número, forma, dimensão e posição). Foram também detectadas situações em que percursos expõem os

pedestrianistas a potenciais perigos naturais e subjectivos tais como atropelamentos ou desorientação devida à falta/ocultação de marcas. Em alguns percursos podem ocorrer impactes ambientais negativos gerados pelo pisoteio ou pelo atravessamento de áreas biologicamente sensíveis.

Ponderando factores, positivos e negativos, evidenciados na análise SWOT, depreendeu-se que:

- Utilizar marcas e princípios de marcação semelhantes às de outros países favorece a divulgação, a garantia de orientação e segurança e contribui para o aumento a sua utilização;
- A necessidade de os destinos turísticos divulgarem o seus territórios e atraírem nichos pedestrianistas conduz à implantação de percursos pedestres, preferencialmente, homologados e que transmitam garantias da sua qualidade;
- Os percursos estão sujeitos às alterações do ordenamento do espaço, vandalismo e degradação por evolução natural do meio;
- Os requisitos da implantação dos percursos pedestres são condicionadas por factores naturais, humanos e temporais.

Conhecida a realidade, procedeu-se à definição do questionário segundo metodologias integradas de vários autores. Ghiglione e Matalon (1992), por exemplo, não deixam de referir que a veracidade da informação recolhida através de inquéritos pode ser posta em dúvida. Recorreu-se, por isso à utilização da escala de Likert (Malhotra, 2004). Pretendeu-se que as respostas a obter, através da sua aplicação, fossem o mais objectivas possível e que fornecessem informações suficientemente sólidas e capazes de inferir sobre o estado de conservação dos percursos pedestres e, desta forma, avaliar a continuação da atribuição do certificado de homologação ou de justificar a sua caducidade.

Considera-se que o questionário, por mais científico e bem elaborado que possa estar, pode não traduzir completamente as características reais de cada um dos percursos. Cada utilizador/respondente introduz subjectividade nas suas respostas.

Considera-se ainda que uma situação, anómala, específica e pontual no percurso possa conduzir o respondente a generalizar essa resposta para todo o trajecto percorrido.

A aplicação do pré-teste permitiu-nos obter uma percepção grosseira de que as fragilidades identificadas através da análise dos PVH nem sempre coincidem com as respostas dadas no pré-teste. Esta análise, ainda que insignificante, confirma que existem percursos que não apresentam condições para a sua utilização em segurança. Nos questionários respondidos não foram recolhidas informações sobre percursos marcados à margem do regulamento (sem número de registo), mas sabe-se que existem alguns, distribuídos por vários pontos do país. Esta é uma questão que continua por analisar e identificar.

O questionário que está a ser desenvolvido pela FCMP prima pela simplicidade e pela rapidez de resposta, utilizando curtas e poucas questões facilmente acessíveis a todos os utilizadores. O questionário que aqui apresentamos é mais complexo, amplo e exigente, permitindo recolher um maior leque de informações. Entre outros aspectos, a inclusão da escala de Likert e de perguntas abertas, vem permitir uma mais ampla, categorizada/categorizável e completa recolha de informação específica, para cada percurso. Tal como existem nichos de utilizadores básicos e com baixo nível de conhecimentos específicos, existem também técnicos experientes e investigadores que procuram conhecer mais e melhor a realidade dos percursos pedestres e obter respostas objectivas para todos os tópicos relacionados com o pedestrianismo – como no nosso caso. Daí o recurso a métodos científicos e a inclusão de escalas, assim como questões sobre os respondentes e o seu grau de conhecimento acerca de todo o processo de homologação.

Com este estudo, desenvolvido em torno da avaliação da qualidade dos percursos pedestres, adquire-se a noção de que a identificação das fragilidades com base na aplicação do questionário que aqui propomos será uma das primeiras fases da manutenção dos percursos pedestres, tal como refere Monteiro (2010), posteriormente à monitorização ainda se seguirão as acções de correcção: limpar, reparar, remarcar e educar.

6. REFERÊNCIAS

- Academia das Ciências de Lisboa (2001) – *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea*, Vol. 2. Editorial Verbo, Lisboa.
- Aldeias do Xisto (2008) – *Caminhos do Xisto*. Disponível *on-line* em <http://www.aldeiasdoxisto.pt/percursos/63/5/69/1851/>, consultado a 19 de Agosto de 2011: 9:06.
- Alencão, A.; Rosa, E.; Moreira, H.; Santos, J.; Gabriel, R. (2010) – *Pedestrianismo. Uma abordagem multidisciplinar: ambiente, aptidão física e saúde*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, s.l.
- Brandão, B. (2009) – *Avaliação do Geopatrimónio no troço Adraga-Magoito da Grande Rota “Caminho do Atlântico” GR® 11-E9*. Dissertação apresentada à Universidade de Lisboa para obtenção do grau de Mestre em Geografia Física e Ordenamento do Território. Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Brilha, J. (2005) – *Património Geológico e Geoconservação. A conservação da natureza na sua vertente geológica*. Palimage, Braga.
- Brownson, R.; Houseman, R.; Brown, D.; Jackson-Thompson, J.; King, A.; Malone, B.; Sallis, J. (2000) – Promoting physical activity in rural areas communities: walking trail access, use and effects. In *American Journal of Preventive Medicine*, 27: 235-241.
- Bryson, B. (2007) – *Por aqui e por ali*. Quetzal Editores, Lisboa.
- Câmara Municipal de Idanha-a-Nova (2011) – *Agenda. Turismo de Natureza*. Disponível *on-line* em http://www.cm-idanhanova.pt/eventos/default.asp?ID=1_25&IDP=0&P=125, consultado a 6 de Setembro de 2011: 17:44.
- Carvalhinho, L.; Sequeira, P.; Serôdio-Fernandes, A.; Rodrigues, J. (2010) - A emergência do sector de desporto de natureza e a importância da formação. In *Revista Digital - Buenos Aires*, 140, Janeiro de 2010. Disponível *on-line* em

- <http://www.efdeportes.com/efd140/desporto-de-natureza-e-formacao.htm>, consultado a 20 de Maio de 2012: 18:23.
- Cater, E. (2007) – Ecoturismo: teoria e prática. In Lew, A.; Hall, C.; Williams, A. (eds.) *Compêndio de Turismo*. Instituto Piaget, Lisboa: 541-555.
- Cavaco, C. (2005) – Velhas e novas procuras de espaços turísticos. In Medeiros, C. A. (ed.) *Geografia de Portugal. Actividades económicas e espaço geográfico*, vol. 3. Círculo de Leitores, Mem Martins: 368-371.
- Cavaco, C.; Simões, J.M. (2009) – Turismos de nicho: uma introdução. In Simões, J. M.; Ferreira, C. C. (eds.) *Turismos de nicho: Motivações, produtos, territórios*. Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Lisboa: 15-39.
- Cuiça, P. (2008) – Pedestrianismo e Percursos Pedestres em Portugal: A aventura da sustentabilidade. In Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (ed.) *Libro de Actas y Contenidos do IV Seminario sobre Senderismo y territorio en Europa. Situación del Acceso al Medio Natural de los Senderistas en Europa. Deporte, Medio Ambiente y Turismo*. Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada, Málaga: 261-286.
- Cuiça, P. (2009) – Percursos Pedestres na Europa. In Escola Nacional de Montanhismo (ed.) *Cd-Rom/Manual do Curso de Técnicos de Percursos Pedestres*. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, Lisboa.
- Cuiça, P. (2010a) – Pedestrianismo, o que é?. In Federação Portuguesa de Campismo e Montanhismo (ed.) *Revista Campismo e Montanhismo*, 25, Janeiro/Fevereiro/Março: 27.
- Cuiça, P. (2010b) – *Guia de Montanha. Manual técnico de Montanhismo I*. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal/Escola Nacional de Montanhismo, Lisboa.
- Dorwart, C. E.; Moor, R. L.; Leung, Y. (2009) – Visitor's perceptions of a trail environment and effects on experiences: a model for nature-based recreation experiences. In *Leisure Sciences: An Interdisciplinary Journal*, 32, 1: 33-54.

- ERA (2004a) – *Declaration de Bechyně sur le balisage des sentiers de randonnee en europe*. Disponível *on-line* em http://www.era-ewv-ferp.com/upl_files/deklarace_bechyne_-_fj031005.pdf, consultado a 13 de Fevereiro de 2011: 17:47.
- ERA (2004b) – *Principes generaux pour baliser les sentiers de randonnee pedestre*. Disponível *on-line* em http://www.celtasdominho.org/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=4&Itemid=125, consultado a 27 de Outubro de 2011: 18:43.
- FCMP (2005) – Carta de Arouca. In Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (ed.) *Cd-Rom de Actas das VI Jornadas Nacionais de Pedestrianismo*. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, Lisboa.
- FCMP (2006) – *Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres*. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal. Disponível *on-line* em http://www.fcmpportugal.com/ResourcesUser/Data/Documentacao/_Regulamentos/RHPP_vWeb.pdf, consultado a 20 de Agosto de 2011: 17:44.
- FCMP (2010) – *Revista Campismo e Montanhismo*, 28, Outubro/Novembro/Dezembro. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, Lisboa.
- FCMP (2011a) – *Revista Campismo e Montanhismo*, 29, Janeiro/Fevereiro/Março. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, Lisboa.
- FCMP (2011b) – *Revista Campismo e Montanhismo*, 30, Abril/Maio/Junho. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, Lisboa.
- FEDME (2007) – *Manual de Senderos*. Prames, Zaragoza.
- Ferreira, G. (1998) – Environmental education through hiking: a qualitative investigation. In *Environmental Education Research*, vol. 4, 2: 177-185.
- Figueiredo, J. (2010) – *Eu, Português Impuro no Caminho de Santiago*. Fonte da Palavra, Lisboa.
- FFRandonnée (2006a) – *La Charte Officielle du Balisage et de la Signalisation*. Traces TPI, Tournus.

- FFRandonnée (2006b) – *Procédure d'homologation d'un itinéraire en GR® ou GR de Pays®*. Fédération Française de la Randonnée pédestre, Paris.
- FFRandonnée (2009) – *Itinéraires et Topo-guides*. Disponível *on-line* em <http://www.rando50.fr/index.php?page=itinerares-et-topo-guides>, consultado a 20 de Agosto de 2011: 10:11.
- FFRandonnée (2012) – *Les ouvrages techniques d'aménagement*. Fédération Française de la Randonnée pédestre. Disponível *on-line* em http://www.ffrandonnee.fr/_131/ouvrages-techniques.aspx, consultado a 5 de Junho de 2012; 12:16.
- Foddy, W.; Monteiro, A. (1996) - *Como perguntar: teoria e prática da construção de perguntas em entrevistas e questionários*. Celta Editora, Oeiras.
- FPC (2003) – *Passo-a-passo. Percursos Pedestres de Portugal 2003*. Federação Portuguesa de Campismo, Lisboa.
- Freixo, M. J. (2009) – *Metodologia Científica. Fundamentos, métodos e técnicas*. Instituto Piaget, Lisboa.
- Gabriel, R.; Moreira, M.; Faria, J. (2010) – Pedestrianismo, Biomecânica e prevenção de lesões. In Alençõ, A.; Rosa, E.; Moreira, H.; Santos, J.; Gabriel, R. (eds.) *Pedestrianismo. Uma abordagem multidisciplinar: ambiente, aptidão física e saúde*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, s.l.: 111-125.
- Geoparque de Arouca (s.d) – *Percursos Pedestres*. Disponível *on-line* em <http://www.geoparquearouca.com/?p=turismo&sp=turismopercursos>, consultado a 19 de Agosto de 2011: 8:54.
- Gil, C. F. (2004) – *Los caminos de las Montañas. Bases jurídicas y sociales del patrimonio viario*. Prames, Zaragoza.
- Ghiglione, R.; Matalon, B. (1992) - *O inquérito : teoria e prática*. Celta Editora, Oeiras.
- Governemnt of South Austrália (s.d.) – *Guidelines for the Planning, Design, Construction and Maintenance of Recreational Trails in South Australia*. Governemnt of South Austrália, s.l.

- Hall, C. M.; Williams, A. M.; Lew, A. A. (2007) – Turismo: conceitos, instituições e temas. In Lew, A.; Hall, C.; Williams, A. (eds.) *Compêndio de Turismo*. Instituto Piaget, Lisboa: 23-32.
- Hughes, G. (2007) – Turismo, sustentabilidade e teoria social. In Lew, A.; Hall, C.; Williams, A. (eds.) *Compêndio de Turismo*. Instituto Piaget, Lisboa: 557-569.
- Hugo, M. L. (1999) – Energy equivalent as a measure of the difficulty rating of hiking trails. In *Tourism Geographies*, 1(3): 358-373.
- Jorge, W. (2003) – *Preparação do Peregrino a pé*. Disponível *on-line* em <http://www.caminhodesantiago.com/walter/sinal.htm>, consultado a 15 de Agosto de 2011 às 18:02.
- Lima, F. L.; Gomes, C. L. (2001) – Locais de interesse geológico – Uma valência do património natural e construído do Minho. In *Geonovas*, 15: 99-111.
- Lisboa Verde (2010) – *Percursos em Lisboa*. Disponível *on-line* em <http://lisboaverde.cm-lisboa.pt/index.php?id=4306>, consultado a 6 de Setembro de 2011: 17:52.
- Malhotra, N. K. (2004) – *Pesquisa e Marketing: Uma orientação aplicada*. Artmed Editora, Porto Alegre.
- Mendes, L. C.; Gabriel, R.; Moreira, H. (2010) – Classificação dos percursos pedestres. In Alençã, A.; Rosa, E.; Moreira, H.; Santos, J.; Gabriel, R. (eds.) *Pedestrianismo. Uma abordagem multidisciplinar: ambiente, aptidão física e saúde*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, s.l.: 83-99.
- Mendonça, R.; Neiman, Z. (2002) – Ecoturismo: Discurso, Desejo e Realidade. In Neiman, Z. (ed.) *Meio Ambiente. Educação e Ecoturismo*. Manole, São Paulo: 159-175.
- Meyer-Arendt, K. (2007) – O turismo e o ambiente natural. In Lew, A.; Hall, C.; Williams, A. (eds.) *Compêndio de Turismo*. Instituto Piaget, Lisboa: 475-488.
- Montañas Seguras (2008) – *Herramientas*. Disponível *on-line* em <http://www.montanasegura.com/MIDE/manualMIDE.pdf>, consultado a 27 de Outubro de 2011: 10:51.

- Monteiro, J. C. (2010) – Conceção e Manutenção de Percursos Pedestres. In Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (ed.) *Cd-Rom de Actas das VI Jornadas Técnicas de Pedestrianismo*. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, Lisboa.
- Moreira, H; Gabriel, R. (2010) – Pedestrianismo, aptidão física e saúde. In Alencão, A.; Rosa, E.; Moreira, H.; Santos, J.; Gabriel, R. (eds.) *Pedestrianismo. Uma abordagem multidisciplinar: ambiente, aptidão física e saúde*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, s.l.: 41-61.
- Naturtejo (2011) – *Desporto na natureza*. Disponível on-line em <http://www.naturtejo.com/conteudo.php?opt=o-que-fazer&id=8>, consultado a 19 de Agosto de 2011: 8:59.
- NTO/ISC (2010) – *Setting new directions. A review of national waymarked ways in Ireland*. National Trails Office/Irish Sports Council, Dublin.
- NTO/ISC (s.d.) – *Management standards for recreational trails*. National Trails Office, Irish Sports Council, Dublin.
- OFROU (2008) – *Signalisation des chemins de randonnée pédestre. Manuel*. Office fédéral des routes, Berne.
- OFROU (2009) – *Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre. Manuel*. Office Fédéral des Routes, Berne.
- Owen, N.; Humpel, N; Leslie, E.; Bauman, A. ; Sallis, J. (2004) – Understanding environmental influences on walking. Review and research agenda. In *American Journal of Preventive Medecine*, 27(1): 67-76.
- Pepê, C. (2005) – Turismo | Ruralidade | Pedestrianismo. Turismo, horizontes alternativos. Um produto turístico para o desenvolvimento local. In Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (ed.) *Cd-Rom de Actas das VI Jornadas Nacionais de Pedestrianismo*. Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, Lisboa.
- Quaresma, L.; Serôdio-Fernandes, A. (2010) – A segurança como factor de qualidade no planeamento e implantação de percursos pedestres. In

- Alençõ, A.; Rosa, E.; Moreira, H.; Santos, J.; Gabriel, R. (eds.) *Pedestrianismo. Uma abordagem multidisciplinar: ambiente, aptidão física e saúde*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, s.l.: 111-125.
- Quivy, R.; Campenhoudt, L. V. (1992) – *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Gradiva, Lisboa.
- Reed, J.; Ainsworth, B.; Wilson, D. (2004) – Awareness and use of community walking trails. *In Preventive Medicine*, 39: 903-908.
- Rosado, R.; Garcia, J.; Silva, F. (2004) – *A Segurança em Montanha*. Disponível *on-line* em <http://desnivel.pt/artigos/seguranca-montanha/>, consultado a 27 de Outubro de 2011: 20:53.
- Senderos de Cuenca (2009) – *Señalización*. Disponível *on-line* em <http://www.senderosdecuenca.org/Se%C3%B1alizaci%C3%B3n/tabid/2690/language/es-ES/Default.aspx>, consultado a 20 de Agosto de 2011: 9:51.
- Thompson Ribeiro Web Site (s.d.) – *Trilha dos Apalaches*. Disponível *on-line* em <http://tribeiro.bio.br/appalachiantrail/appalachiantrailpage.htm>, consultado a 6 de Abril de 2011: 15:26.
- Tolley, R; Lumsdon, L.; Bickerstaff, K. (2001) – The future of walking in Europe: a Delphi project to identity expert opinion on future walking scenarios. *In Transport Policy*, 8: 307-315.
- Torbidoni, E. I. (2011) – Managing for recreational experience opportunities: the case of hikers in Protected Areas in Catalonia, Spain. *In Environmental Management*, 47: 482-496.
- Vieira, J. M. (2007) – *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo. Uma perspectiva estratégica*. Verbo, Lisboa.

NOTA: Esta dissertação não se encontra de acordo com o Acordo Ortográfico em vigor, pois trata-se de uma reformulação entregue em data anterior à entrada em vigor do novo Acordo Ortográfico.